Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus:
In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 16.) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Breslau bei Emil Kabath.

Posener Zeitung.

Neunundsiebzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus:
In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M. Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien bei G. L. Daube & Co. — Haasenstein & Vogler, — Rudolph Mosse.
In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank."

Nr. 296.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an

Freitag, 28. April

(Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Vom Landtage.

43. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 27. April, 11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Achenbach, Friedenthal, Ministerialdirektor Weishaupt, Geh. Räthe Rötger, Brefeld u. A.; später Fürst Bismarck und der Präsident des Reichseisenbahn-Amtes Maybach.

Das Haus setzt die erste Berathung des Gesetzentwurfs betr. die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das deutsche Reich weiter fort.

Handelsminister Achenbach: Es ist mir zu meinem lebhaften Bedauern gestern nicht möglich gewesen, das Wort zu ergreifen. Nachdem Sie indessen in der vorigen Verhandlung eine Vertheidigung der Vorlage seitens eines Mitgliedes dieses Hauses gehört, nachdem der Herr Reichskanzler sich wesentlich von seinem Standpunkt als Chef der Reichsverwaltung über die Vorlage ausgesprochen hat, glaube ich meinestheils nicht zögern zu dürfen, das für die Vorlage Gesagte noch in einigen kurzen Zügen zu vervollständigen. Ich werde mich wesentlich an die gestrigen Ausführungen des Abg. Richter anschließen: er wird, wenn ich ihn bei verschiedenen Punkten angreifen muß, darin erkennen, wie sehr er bei mir im Ansehen steht. (Heiterkeit). Leider ist meine Neigung zu ihm, wie ich nach seinen Ausführungen glaube, eine ganz einseitige und unveränderte Es soll mich dies jedoch nicht abhalten, das von ihm Vorgebrachte völlig objektiv zu beleuchten. Als ich seine Ausführungen vernahm, glaubte ich, mich nicht in dieser Versammlung, sondern im Reichstage zu befinden; seine ganzen Ausführungen waren darauf gerichtet, die angeblich gefährdeten Interessen des Reiches an dieser Stelle zu wahren. Mit Pathos rief er aus: bedenken Sie, daß zu einem Verkauf zwei Personen gehören, ein Verkäufer und ein Käufer, das Reich wird über den Kauf zu entscheiden haben. Es wäre richtig gewesen, wenn er diese Apostrophe an sich selbst gerichtet hätte, er würde dann das, was von dem Standpunkte des Käufers über diese Angelegenheit zu sagen ist, an anderer Stelle als hier vorgebracht haben, wo nur die Ermächtigung zu Verhandlungen mit dem Reich ertheilt werden soll. Diese Verschiebung der Sache macht es schwer, den Kern der Rede des Abg. Richter zu erkennen, wenn ich indessen die Schale abstreife, so scheint er mir seine Auffassung dahin zu richten, daß zunächst Alles so bleibt, wie es ist. Er nennt sich einen Freund des Reiches, er beweist diese Freundschaft dadurch, daß er den von den Einzelstaaten in dieser Sache bisher eingenommenen Standpunkt unbedingt lobt. Er sagt, er habe keine Sympathien für die Einzelstaaten gegenüber dem Reich und dennoch vertheidigt er die von ihnen vertretene Auffassung. Der Abg. Richter behauptet ferner, seit dem Jahre 1866 sei vor dieses hohe Haus eine Angelegenheit von ähnlicher Bedeutung nicht gelangt, es handle sich um eine Revision der Hauptgrundsätze der bisherigen Reichseinrichtungen, um eine Angelegenheit, wo gewissermaßen Bruder von Bruder in Meinungsverschiedenheit sich trenne und wo der Vater in der Lage sei, seinen Sohn zu verstoßen. Große politische Parteien sollen wegen dieser Frage in Spaltung und Gährung begriffen sein, die Gestaltung unseres öffentlichen und politischen Lebens soll aus den Angeln gehoben werden. Sehen wir zu, worum es sich handelt. Es ist eine Autorisation in Frage, die weitere Verhandlungen im Reichstage über die allgemeinen Gesichtspunkte, und demnächst weitere Verhandlungen über die abgeschlossenen Verträge sowohl in diesem Hause, wie im Reichstage zur Folge hat. Es ist darüber sehr viel Staub aufgewirbelt worden und mir scheint Manches in der Rede des Abg. Richter sich mehr gegen Ausführungen der Presse als gegen die Vorlage selbst zu richten. Er hat sogar, täusche ich mich nicht, die Sozialdemokratie herbeigezogen und die Schädigung der Eisenindustrie als mit dieser Vorlage in Zusammenhang stehend bezeichnet. Bei genauerer Prüfung der hierbei mitwirkenden Umstände würde er, wenn er diese Kalamität nach den Wünschen der einflußreichsten seiner Wähler beseitigen wollte, Wege beschreiten müssen, die er bisher entschieden perhorreszirt hat, Auffassungen, die dem Lande mehr schaden dürften, als diese ziemlich harmlose und unschuldige Vorlage. Um seine Behauptungen aufrecht erhalten zu können, stellt sich der Abg. Richter selbst ein Programm auf, um es dann zu widerlegen. Dies Programm besteht in den Sätzen: alle Bahnen müssen Staatsbahnen werden und alle Bahnen ohne Ausnahme müssen auf das Reich übertragen werden. Gegen diese selbst gebildeten Sätze richtet er seine Angriffe. Wo stehen sie aber? Der Regierungsvorlage sind sie vollständig fremd. Bei der Widerlegung solcher sich selbst aufgestellter Gebilde kann es dem Abgeordneten Richter auch sehr leicht gelingen, mich der Inkonsequenz zu zeihen. Er zitirt einen Satz von mir, worin ich sage, daß ich kein Anhänger derjenigen Auffassung sei, welche sämmtliche Bahnen auf den Staat übertragen will. Ich habe im Jahre 1873 ausgesprochen, daß es nothwendig sei, zur Konsolidation des Staatseisenbahnnetzes die Vergrößerung der Staatsbahnen in Aussicht zu nehmen. Mein heutiger Standpunkt ist ein völlig identischer mit dem damals von mir eingenommenen. Der Abg. Richter hat dann eine von mir bei Gelegenheit der Budgetdebatte über das Tarifwesen im vorigen Jahre gethane Aeußerung zitirt, mit der mein gegenwärtiges Verhalten im Widerspruch stehen soll. Ich habe gesagt, daß bei den Tarifen es wesentlich auf die freie Thätigkeit der Bahnen mit ankomme. Warum habe ich diesen Satz ausgesprochen und in welchem Zusammenhange? Es hatte die 20 prozentige Erhöhung der Eisenbahntarife stattgefunden, viele Bahnen fühlten das Bedürfniß, sowohl im eigenen Interesse, als im Interesse des Verkehrs mit den Tarifsätzen herunterzugehen, fürchteten indessen, daß, wenn sie ihrerseits die Ermäßigung der Tarife herbeiführten, die Aufsichtsbehörde später eine Erhöhung derselben nicht genehmigen würde. Ich habe gerade im Interesse der Industrie und des Verkehrs als Grundsatz ausgesprochen, daß ich innerhalb der festgesetzten Maximalsätze eine gewisse freie Bewegung gestatten wolle. Darauf bezogen sich meine damaligen Ausführungen, und ich hatte die Genugthuung, daß die von Seiten des Reiches zur Berathung der Tarifgrundsätze berufene Kommission unter ihren formulirten Artikeln denselben Satz aufgenommen hat. Ich wußte nun nicht, wo mir irgend eine Handlung nachgewiesen werden könnte, die mit diesem Verhalten in Widerspruch steht. Der Hr. Abg. Richter mag sehr wenig von mir halten, ich kann ihn nicht zu einer besseren Ueberzeugung zwingen, ich wünsche aber, daß er nicht Aeußerungen zitire, ohne auch die entgegengesetzte Seite zu zeigen, damit meine Persönlichkeit in dem richtigen Licht erscheine. Bei dieser Gelegenheit wirft der Abg. Richter der Regierung vor, daß sie unwirthschaftliche Bahnen gegründet habe; er versteht darunter wohl solche Bahnen, die ihr Anlagekapital nicht verzinsen, resp. keine Ueberschüsse in die Staatskasse liefern. Es sind allerdings von mir diesem Hause Bahnanlagen vorgeschlagen worden, wo wenigstens für eine nahe Zeit eine Rentabilität nicht vorausgesetzt werden kann. Nach der Ansicht der Regierung hat der Staat auch die Aufgabe zu erfüllen, Landschaften, welche nicht genug eigene Kraft besitzen, um sich selbst bezüglich des Verkehrswesens zu helfen, wenn das Bedürfniß vorliegt, zu Hilfe zu kommen. Der Vortheil des Staates aus den Eisenbahnen bestimmt sich nicht blos nach der direkten Rente, sondern auch nach den Vortheilen, welche dem Lande durch die Verstärkung der Steuerkraft, durch Vermehrung des Verkehrs, Hebung der Industrie u. s. w. erwachsen. (Sehr richtig!) Um so auffälliger muß in dem Munde des Abg. Richter der Vorwurf erscheinen, daß lange nicht genug für die Belebung des Lokalverkehrs geschehen sei. Die wesentlichste Bedeutung mancher der Ihnen von uns vorgeschlagenen Bahnen liegt in diesem Lokalverkehr. Wir sind auch der Aufforderung des Herrn Abg. Richter, unseren Einfluß zu Gunsten der Provinz Preußen zu verwenden, gefolgt, wir haben dort Bahnanlagen vorgeschlagen. Sollte das hohe Haus meinen, daß z. B. die Bahn Lyck-Insterburg, oder die Brücke bei Graudenz, oder die Bahn Posen-Belgard u. s. w. unwirthschaftliche Bahnen seien, so ist die Lage dieser Bahnen noch der Art, um Ihre Beschlüsse rückgängig machen zu können. Es ist abzuwarten, ob etwa der Herr Abg. Richter mit seinen Parteifreunden aus Preußen diesbezügliche Anträge stellt. (Heiterkeit.) Es sind das wesentlich lokale Bahnen, die nach den Erfahrungen anderer Länder, wenn sie nicht gerade durch industrielle Gegenden gehen, nicht oder nur gering rentiren. Der Abg. Richter warnt ferner das Haus gewissermaßen, sich nicht auf das Gebiet der Phantasie zu begeben. Er sagt: „Die Regierung stellt alle möglichen günstigen Erfolge in Aussicht, wenn erst das Reichseisenbahnsystem begründet sein wird. Neben billigen Tarifen würden sich die Bahnen angemessen verzinsen." Hat die Regierung Derartiges aber in Aussicht gestellt? Hat sie gesagt, daß alle Schäden mit einem Male beseitigt werden können? Es ist dies keineswegs geschehen und ich muß vor einer derartigen Auffassung warnen. Wir glauben, daß durch eine einheitliche Leitung große Verbesserungen im Eisenbahnwesen eintreten werden, Erleichterung des Verkehrs und Ersparniß von Kosten; aber wir sind nicht der Meinung, Phantasiegebilde, wie sie etwa die Presse in Aussicht stellt, zu erfüllen. Wenn der Abg. Richter nebenbei auf die von mir angeordnete Herabsetzung der Gültigkeit von Retourbillets auf 2 Tage hingewiesen hat so möchte ich ihn daran erinnern, daß von der Köln-Mindener Bahn vom 1. Oktober 1875 ab die Gültigkeit der Retourbillets von 3 auf 2 Tage herabgesetzt ist, daß die Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner, Berliner-Magdeburger, Berlin-Leipziger, Berlin-Halberstädter, Berlin-Hamburger Bahn im vorigen Jahre dasselbe gethan haben, und daß in der Konferenz des Tarifverbandes in Braunschweig beschlossen wurde, die Gültigkeitsdauer der Retourbillets überhaupt auf den Tag der Ausgabe zr beschränken. Und wenn Sie nun hören, daß ich den Mittelweg einschlagen und die Dauer auf zwei Tage zugelassen habe, so werden Sie jedenfalls eine bessere Meinung von mir bekommen. Man brauchte mir gegenüber auch nicht die Bedeutung der Privatbahnen zu vertheidigen. Wir wissen sehr wohl, was sie in der Vergangenheit geleistet haben; wohl aber wiederholen wir hier, es ist absolut nothwendig, das Staatsbahnennetz zu konsolidiren. Wenn ich den Abgeordneten Richter recht verstehe, so will er keine Konsolidation der Staatseisenbahnen, keine Vermehrung des Staatseisenbahnnetzes und keine unmittelbare Aufsicht des Reiches über die Bahnen. Wenn man aber eine derartige Auffassung theilt, so kann man nur den Rath geben, die Staatsbahnen zu verkaufen, zu diesem Ziele muß man kommen. Die Regierung will aber mit dieser Vorlage nur die Verfassung des Reichs zur Wahrheit machen. (Hört! hört!) Der Abg. Richter meint, daß man auch durch andere Mittel zu diesem Resultate kommen kann und verweist auf ein Reichseisenbahngesetz. Bekanntlich sind zwei Versuche gemacht, der eine unter dem Präsidenten von Scheele, der andere unter dem Präsidenten Maybach. Die beiden Entwürfe unterscheiden sich darin, daß der erste nur ein mittelbares Aufsichtsrecht des Reiches über die Eisenbahnen anerkannt wissen will und daß in erster Linie das Aufsichtsrecht durch die Einzelstaaten und erst in zweiter Linie durch das Reich ausgeübt werden müsse; während der zweite Entwurf direkt und entschieden den Grundsatz der unmittelbaren Aufsicht des Reichs zur Anwendung bringt. Ich selbst kann nach den verschiedenartigen und reichen Erfahrungen, die ich auf diesem Gebiet gemacht habe, nur mit aller Entschiedenheit aussprechen, daß ein Nebeneinanderwirken der Behörden der einzelnen Staaten und Reichsbehörden in Bezug auf das Aufsichtsrecht auf die Dauer eine positive Unmöglichkeit sei. Es lassen sich bei diesem Nebeneinanderwirken nun und nimmermehr glückliche Zustände herbeiführen. (Sehr wahr!) Gerade dieser Zustand wird, ohne daß die betheiligten Personen es vielleicht wollen, zu einer Quelle fortgesetzter Reibereien, ganz abgesehen davon, daß auf einem Gebiete, wo doch vorzugsweise die Schnelligkeit herrschen soll, durch die Vielschreiberei und Komplizirtheit der Behörden alle Geschäfte in einer Weise verlängert und verzögert werden müssen, die selbst auf einem Gebiete, wo Promptheit und Kürze der Zeit weniger dringend nöthig sind, nicht geduldet werden kann. (Sehr wahr! Zustimmung.) Ich muß daher als preußischer Handelsminister nochmals positiv aussprechen, daß ein derartiger Weg, wo ein gleichzeitiges Nebeneinanderwirken der Einzelstaaten und der Reichsbehörden stattfindet, von uns nicht beschritten werden kann. Daß unsere Vorschläge, wie sie in dem zweiten Entwurf niedergelegt waren, auf Widerstand stoßen würden, war ja natürlich und vorauszusehen, und vom Standpunkt der Einzelstaaten läßt sich dieser Einspruch, wie er thatsächlich gegen den zweiten Entwurf erhoben wurde, leicht verstehen. Wenn beispielsweise eines der Mitglieder jener Konferenz aussprach: „Jede Erweiterung des Aufsichtsrechts des Reiches greift in das Besteuerungsrecht der Landesregierungen ein. Es handelt sich aber bei Uebertragung des Aufsichtsrechts auf das Reich in solchen Bundesstaaten, die überwiegend Staatsbahnen haben, zugleich um die Uebertragung solcher Befugnisse, welche die Regierung mit den Ständen des Landes theilt; das ständische Kontrolrecht und Steuerbewilligungsrecht wird erheblich beeinträchtigt, wenn die allgemeine Aufsicht über die Eisenbahnen auf das Reich übertragen wird," — so sind diese Bedenken vom Standpunkt der Einzelstaaten wohl erklärlich. Es ist behauptet worden, die preußische Regierung habe anderen Staaten in dieser Vorlage bezüglich ihres Verhaltens Vorwürfe gemacht. Dies ist unrichtig. Die preußische Regierung versteht diesen Standpunkt und weiß ihn zu würdigen. Andererseits aber ist es eine Forderung des deutschen Volkes, daß das deutsche Eisenbahnwesen auf den neueren Grundlagen im Interesse des Verkehrs regulirt wird, und daß die Bestimmungen der Reichsverfassung verwirklicht werden. (Lebhafter Beifall, links.) Wenn man aber dem Reichstage einen Entwurf unterbreiten würde, wonach das Reich lediglich auf eine Kontrolirung der bestehenden Verhältnisse in Deutschland beschränkt würde, so wird ein solcher Entwurf die Billigung des Reichstags nicht finden; es würden vielmehr die heftigsten Angriffe gegen die Reichsregierung gerichtet werden, weil sie ihre Pflicht dem Lande gegenüber nicht erfüllt. Das deutsche Volk verlangt, wenn ein Gesetz über die Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens erlassen wird, daß dann die Reichsaufsicht in unmittebarster Weise sich gestaltet. Steht nun dieser Anspruch des deutschen Volkes im Widerspruch mit den Einwendungen der Bundesregierungen, so muß eine Lösung versucht werden, durch welche man beiden Theilen gerecht wird. Im bundesfreundlichsten Sinne, unter der größten Berücksichtigung der Sonderinteressenten der Bundesglieder, ist die preußische Regierung mit dem gegenwärtigen Vorschlage vorgegangen. Wir überlassen unseren Bundesgenossen, ob sie uns auf diesem Wege zur Lösung der Sache ihrerseits ebenfalls folgen wollen. Kommen sie zu dieser Ueberzeugung nicht, so wird Niemand ihre Entschlüsse zu beeinflussen versuchen. Wir haben nach reiflicher Ueberlegung geglaubt, Ihnen diesen Vorschlag machen zu sollen. Indem die preußische Regierung diesen Vorschlag dem hohen Hause unterbreitet, handelt es sich einmal darum, die Forderung der Verfassung zu erfüllen, andererseits eine Lösung der Frage herbeizuführen, ohne dabei berechtigte Interessen Anderer zu schädigen. Der Abgeordnete Richter sagt, daß gerade durch diesen Vorschlag wieder herbeigeführt werde, was man beispielsweise durch die Errichtung des Reichseisenbahnamtes habe beseitigen wollen, daß wenn die Uebernahme dieser Verwaltung die Kenntniß der Verhältnisse bei den Reichsbehörden auf der einen Seite vermehre, auf der anderen Seite mit der besseren Erkenntniß die Unschuld verloren gehe. (Heiterkeit.) Ich meine mit dem Abg. Lasker zunächst, daß der Reichstag diese Frage zu erwägen und daß er seinerseits die erforderlichen Kautelen zu treffen haben wird. Andererseits muß ich aber sagen, daß diejenigen, die damals einen lebhaften Antheil an der Schaffung des Reichseisenbahnamtes genommen haben, beispielsweise der Abgeordnete Lasker, keineswegs einen Widerspruch darin finden werden, wenn die Reichsgewalten sich im Besitz der Eisenbahnen befinden. Wenn die Behauptungen des Abgeordneten Lasker richtig sind, so gehört zu einer schöpferischen Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Verwaltung von Bahnen. Weil wir keine Scheinaufsicht, sondern eine wirkliche Thätigkeit der Reichsbehörde wollen, schlagen wir diesen Weg ein. Wenn der Abgeordnete Richter ferner gegen unsere Vorlage vorbringt, daß die lokalen Interessen durch dieselben gefährdet werden, so ist dies nicht richtig, da ja bei Annahme des Entwurfs die einzelnen Staaten immer noch die Befugniß haben, lokale Bahnen zu bauen und solche sogar an Dritte zu konzessioniren. Was außerdem die erwähnten Differenzialtarife anbetrifft, so werden wir dieselben, da wo wirksame Interessen im Inlande durch dieselbe zu pflegen sind, nicht beseitigen können; aber es läßt sich auch nicht verkennen, daß eine einheitliche Leitung durch das Reich derartige Tarife wird beseitigen müssen, wo sie die Interessen des Landes schädigen. Sowohl die Reichsbehörde, wie die preußische Landesbehörde hat diesem Gegenstand ihre volle Aufmerksamkeit zugewendet. Preußen ist aber um so mehr in der Lage, dem Reiche ein derartiges Anerbieten bezüglich seiner Bahnen zu machen, als dieser Staat sich in der Nothwendigkeit befindet, wie die beschlossenen Vorlagen des vorigen Jahres beweisen, seinen Staatsbesitz zu konsolidiren. — Dies Moment führt mich auch auf einen zweiten Punkt, der in der Vorlage kurz berührt ist, und den ich erwähnen will. Es ist dies die Konsolidirung unseres Staatsbahnnetzes. Der Abg. Richter hat gegen die Vorlage angeführt, daß sie das ausschließliche Staatsbahnsystem als Prinzip aufstelle; das steht aber in der Vorlage nicht. Wir haben zwar das Bedürfniß unser Staatsbahnnetz auszudehnen und zu konsolidiren, keineswegs aber alle Privatbahnen für den Staat oder das Reich zu erwerben. Die Lösung dieser Frage überlassen wir der künftigen Gesetzgebung und den kommenden Generationen. Nun wird die Absicht der Regierung als eine solche hingestellt, welche mit allen guten wirthschaftlichen Traditionen breche. Ich könnte vieles für das Gegentheil aus unser um das Eisenbahnwesen verdienstreichen Vergangenheit anführen, beschränke mich aber auf die Erwähnung dessen, was in dieser Beziehung auf dem vereinigten Landtage des Jahres 1847 verhandelt wurde. Damals haben sich dem früheren Finanzminister von Bodelschwingh gegenüber in Rücksicht auf die bekannten Verhandlungen des Jahres 1842 über die Gestaltung unseres Eisenbahnwesens, wobei durch die Uebernahme von Zinsgarantien und durch quotenweise Betheiligung seitens des Staats an den Bahnen die Amortisation des Aktienkapitals, also ein ähnliches Ziel wie unser jetziges, erstrebt wurde, Männer wie die Abgg. Hansemann, v. d. Heydt und sogar Parteigenossen des Abg. Richter, wie der hochverehrte Harkort, für die Nothwendigkeit der Ausdehnung des Staatsbahnsystems ausgesprochen. Mit feiner Ironie wird derselbe Gedanke dargelegt in einer Broschüre aus dem Jahre 1835, welche sicherlich ausgegangen ist von einem Manne, der im Lande hochgeachtet dasteht und demselben vielfach genützt hat. (Rufe: Wer ist der Verfasser?) Ich vermuthe, daß es der spätere Finanzminister Camphausen war. (Heiterkeit.) Ich bringe jetzt Belege aus der neueren Zeit. In der Eisenbahn-Tarifreform-Enquete-Kommission, wo verschiedene Separatvota abgegeben wurden, erklärten die Herren von Wedell und Stumm, „die Verkehrsinteressen erheischten immer gebieterischer, daß gleichzeitig mit dem einheitlichen Tarifsysteme eine gemeinschaftliche Grundlage für die Höhe der Tarifsätze zur Einführung gelange, daß überhaupt die deutschen Eisenbahnen, dem Charakter der öffentlichen Transportanstalt entsprechend, auf allen Gebieten nach gleichen Normen und als einheitliches Netz verwaltet werden. Bei dem heutigen Besitzstande der deutschen Bahnen lasse sich diese Forderung nicht durchführen, ohne berechtigte Privatinteressen erheblich zu schädigen; es erscheine deshalb als zwingendes Bedürfniß der Verkehrs- und allgemeinen Wirthschaftsinteressen, daß die Herstellung eines einheitlichen, über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahnnetzes herbeigeführt werde." — In gleicher Weise erklärten die Herren Delbrück und Bergmann, „daß die Durchführung eines ganz Deutschland umfassenden einheitlichen Tarifsystems nothwendig die Herstellung eines einheitlichen, über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahnnetzes im Gefolge haben müsse, sei es, daß dieses durch Ankauf der Bahnen, sei es, daß es durch andere Kombinationen hergestellt werde, wenn nicht stets wieder neue, den Verkehr tief schädigende Wirrnisse entstehen, oder durch an sich unberechtigte Uebergriffe in wohlerworbene Rechte schwere Verluste für Einzelne und für den Nationalwohlstand eintreten sollen." Ich will ferner nur anführen, daß der Bericht der Eisenbahn-Untersuchungskommission am Schlusse ausspricht, daß es die Aufgabe des Staates sei, das Eisenbahnwesen in die eigene Hand zu nehmen und daß der Staat dieses Ziel mit aller Energie zu verfolgen habe. Der Abg. Richter hat allerdings die Staatseisenbahnen gleichsam als die Quelle alles Uebels bezeichnet; ich übertreibe vielleicht etwas. (Abg. Richter: Sehr!) Nun, daß die Uebertreibung doch nicht so sehr weit gehe, beweist die Behauptung des Abg. Richter, daß die Bestrebungen wegen einer Tarifreform an dem Widerstande der Staatsbahnen gescheitert seien. Es ist das keineswegs der Fall. Sie sind gescheitert an dem Widerspruche des Bundesrathes, weil auf Grund der Beschlüsse der Delegirtenkonferenz der Privatbahnen ein befriedigendes Resultat nicht zu erreichen war. Ich resumire mich zum Schluß dahin: Wir beabsichtigen 1) eine Lösung der bestehenden unhaltbaren

Verhältnisse auf diesem Gebiet im Sinne der Reichsverfassung unter Schonung der bestehenden anderweitigen Interessen, insbesondere auch unserer Bundesgenossen, und 2) eine derartige Ausdehnung des Staatseisenbahnsystems, daß dadurch die öffentlichen Interessen nach allen Seiten hin gewahrt werden. Nehmen Sie die Vorschläge der Regierung an, so werden Sie Ihr Votum im Sinne der Reichsverfassung abgegeben haben (Beifall).

Abg. *Berger*: Wenn man den Minister Achenbach hört, so könnte Jeder zur Ansicht kommen, als wenn die Gegner die Vorlage ausnahmslos Anhänger der Privatbahnen seien, und wenn ich noch die Erklärungen der offiziösen Presse hinzunehme, so werde ich lebhaft an einen Vorgang erinnert, den ich vor mehr als einem Dezennium von der Tribüne des Hauses als Zuschauer mitansah, als zur Zeit der neuen Aera der betreffende Minister seine Rede mit den Worten schloß: „Wer seinen König und sein Vaterland liebt, der wird für die Vorlage stimmen", worauf der nächste Redner der Abg. v. Blankenburg, ein Freund des jetzigen Minister-Präsidenten Fürsten Bismarck, seine Erwiderung folgendermaßen begann: „Ich liebe meinen König und mein Vaterland und werde gegen die Vorlage stimmen." Ebenso wurde jetzt von der offiziösen Presse ausgesprochen, wer ein Freund der Eisenbahnen und ein reichslteuer Bürger sei, müsse für die Vorlage stimmen, und ich erkläre dem gegenüber, als ein eifriger Freund der Eisenbahnen, als ein Mann, der dem Fürsten Bismarck dankbar dafür ist, daß er in der Einigung Deutschlands die Ideen zur Erfüllung gebracht hat, die meine Partei stets vertreten: *ich werde gegen die Vorlage stimmen*. Wenn ich mir nun dieselbe ansehe, so muß ich mir sagen, daß heutzutage derartige Projekte nicht fertig entspringen, wie Minerva aus dem Kopfe des Zeus. Von wem ist denn nun eigentlich der Gedanke dazu ausgegangen? Im Jahre 1867 bei Aufstellung der norddeutschen Bundesverfassung wäre dazu doch eine so günstige Gelegenheit gewesen, und Niemand ist damals auf diesen Gedanken gekommen; 1871 war eine neue passende Gelegenheit dazu und man hat den Gedanken dennoch mit keiner Silbe berührt; weiterhin, als die große Korruption im Eisenbahnwesen eingetreten war, und der Abg. Lasker sich das große Verdienst erwarb, dieselben aufzudecken, hat er kein Wort von jener Idee gesprochen; es wurde dann die Untersuchungskommission eingesetzt, und Sie finden in dem voluminösen Bericht derselben nirgends, daß der Staat Eigenthümer und General-Entrepreneur aller Eisenbahnen werden möchte, man kam wohl auf Erörterung einer Beseitigung der unerträglichen Thatsache, daß der Staat gleichzeitig Eigenthümer von Bahnen ist, und die Oberaufsicht über die Privatbahnen hat; aber von Kauf und Verkauf der Eisenbahnen, wie es jetzt projektirt worden, ist nirgends die Rede gewesen; ebensowenig, als im Jahre 1873, das Reichseisenbahnamt eingerichtet wurde; auch 1875 bei der großen Tarifdiskussion verfiel man nicht auf diesen Gedanken, sondern es wurde die vorhin erwähnte Tarif-Enquete-Kommission unter dem Vorsitz des Herrn v. Wedell-Malchow eingesetzt. Nun hat allerdings der Minister Achenbach vorhin eine Stelle vorgelesen, in der von dem Herrn v. Wedell jenem Gedanken Ausdruck gegeben wird, aber ich glaube bei aller Hochachtung, die ich vor meinem verehrten Gönner v. Wedell habe, nicht, daß er der eigentliche Vater des Gedankens ist; ich glaube, daß er, indem er den Gedanken aussprach, mehr empfangender, weiblicher Natur gewesen ist (Heiterkeit), und es war mir die Bemerkung des Kollegen Richter gestern sehr interessant, daß ein Herrenhausmitglied der Vater gewesen ist. Ich will nun dessen Verdienste in keiner Weise schwächen, aber ich glaube, daß einer meiner Wähler, ein unverdorbener westfälischer Landmann, in Bezug auf die Vaterschaft des Gedankens viel näher gekommen ist, wie Graf Stolberg, indem er sagte: ich glaube, der Herr Präsident des Reichseisenbahnamtes hat seinen Entwurf des Reichseisenbahngesetzes nicht so zur Annahme bringen können, als er gern wollte, und da hat er sich hinter den Reichskanzler gesteckt, und da derselbe augenblicklich keine große Frage in der Hand hat — die Klerikalen sind ja auf dem Rückzuge — (Heiterkeit), so hat er mit Begierde das aufgegriffen, und so ist die Vorlage entstanden. Ich habe die Mittheilungen entgegennehmen müssen und bin schließlich bei dem lateinischen Worte stehen geblieben: mater certa, pater semper incertus est (Heiterkeit). Ich habe übrigens bei meiner Reise nach Westfalen dort ebensowenig wie hier die große Bewegung gefunden, welche nach der offiziösen Presse diese Frage hervorgerufen haben soll, sondern man ist dort im Allgemeinen Anhänger des gemischten Systems, das uns so viele Bahnen verschafft hat. Bei dem Studium der Vorlage fiel mir formell sofort auf, daß seit meiner 11jährigen parlamentarischen Praxis kein Gesetz von dieser Wichtigkeit in einem so einfachen Kleide uns vorgelegt worden, wie dieses: das Begleitschreiben, die Allerhöchste Ermächtigung und der Entwurf selbst tragen von ministerlicher Seite nur die Unterschrift Dr. Achenbach — Achenbach vorn, Achenbach hinten und Niemand dahinter (Heiterkeit); nach dem bisherigen Usus hätten doch mindestens die beiden interessirten Minister und der Ministerpräsident unterzeichnen müssen. Was den Minister anbetrifft, der die Verantwortlichkeit allein übernommen hat, so konnte ich bei dessen Antezedentien dies für sehr möglich halten; doch wenn mein Kollege Richter daraus seine Privatmeinung zieht, daß er den Ausführungen des Herrn Ministers keine hohe Bedeutung beizulegen, besonders da die Erklärungen desselben, in denen er sich als entschiedener Anhänger des gemischten Systems hinstellte, in dem solennen Momente seiner Vorstellung im Abgeordnetenhause am 15. März 1873 abgegeben wurden. Der Herr Minister hat allerdings heute wiederum, wenn auch mit bedeutender Reserve eine ähnliche Erklärung abgegeben, aber ich glaube, daß dies, ebenso wie vom Reichskanzler, nur Taktik war, wenn man sich gegen den Gedanken sträubte, als ob nicht blos die Staats-, sondern auch Privatbahnen an das Reich übergehen sollten. Herr Kollege Lasker hat gestern gesagt, wir möchten das Gefechtsfeld nicht weiter ausdehnen, sondern uns an die Vorlage halten. Wenn wir ihm diesen Gefallen thäten, so würde dies äußerst angenehm für ihn sein, und wir würden auf den Kern, die Unifikation aller Bahnen mit dem Reich, gar nicht kommen. Er erinnert mich da unwillkürlich an einen jungen Mann, der den Vater seiner Geliebten um die Einwilligung zur Verlobung bittet und als der Vater fragt: „Ja, wie ist es denn mit der Verheirathung und auf welche Weise willst du die aus dieser Ehe hervorgehenden Kinder erhalten?" demselben dann antwortet: „Um diese Frage handelt es sich vorläufig noch nicht; geben Sie nur Ihre Zustimmung zur Verlobung." (Sehr gut! Große Heiterkeit.) Man hebt jetzt die Vorzüge der Staatsbahnen bis in den Himmel, ohne die Privatbahnen irgend zu erwähnen. Ich bin gewiß ein Anhänger der Staatsbahnen, aber wenn man Alles vergessen will, was die Privatbahnen für das Land geleistet haben, dann zwingt mich mein Gerechtigkeitssinn Zeugniß für sie abzulegen. Wie wäre es dem kapitalarmen Deutschland möglich gewesen, so viel Bahnen zu bauen, wenn nicht das Privatkapital eingetreten wäre? Der preußische Staat hat ziffermäßig gar nichts für die Privatbahnen geleistet, sondern eine reichliche Einnahmequelle aus derselben gehabt. In den letzten 30 Jahren sind dem Staate aus den Zinsgarantien und dem Antheil am Kapital große Einnahmen erwachsen. Frankreich setzt bei seinem System jährlich enorme Summen aus Staatsmitteln zu und Belgien sah sich genöthigt, vom reinen Staatsbahnsystem zum gemischten überzugehen. Aehnlich stellt sich das Verhältniß in Holland und der Schweiz. Ich gebe in einzelnen Fällen den Motiven Recht, welche die Konkurrenzbahnen eine Verschleuderung des Kapitals nennen. Das Gesetz vom Jahre 1838 verbietet Konkurrenzbahnen im Interesse der Privatbahnen, was vielleicht damals seine Berechtigung hatte. Der Artikel 41 der Reichsverfassung des Jahres 1867 hob dieses Verbot auf. In Folge dessen entstanden Konkurrenzbahnen, die besser unterblieben wären. Eine solche Kapitalvergeudung kommt auch auf anderen Gebieten vor und sie wäre wohl unterblieben, wenn die Regierung, dem Wunsche des Hauses gemäß, einen Eisenbahnbauplan entworfen, dem Hause zur Genehmigung vorgelegt und die Konzessionsnachsucher auf denselben verwiesen hätten. Das hätte, obwohl es sehr schwierig ist, viel genützt. Die Motive sind des Lobes für die Staatsbahnen voll und nach den Ausführungen des Handelsministers sollte man glauben, daß wenn wir nur Staatsbahnen hätten, das tausendjährige Reich der Glückseligkeit für die Bahnen sei gekommen. Solche Phantasien werden durch die nüchterne Wirklichkeit zerstört, und unsere preußischen Staatsbahnen, die nicht bewunderungswürdig sind, übertreffen noch die bairischen, wo es doch nur Staatsbahnen giebt. In Rheinland und Westfalen wird Ihnen aber jeder Mensch die Köln-Mindener Bahn, welche eine Privatbahn ist, als die bestverwaltete nennen. In diesem Sinne hat sich der Handelsminister bereits wiederholentlich ausgesprochen. Ich könnte Ihnen viele Beispiele von dem energischen Vorgehen der Privatbahnen und dem schlaffen vieler Staatsbahnen geben. Vor mehreren Jahren war, wie Sie wissen, die günstige Konjunktur für die Eisenindustrie und Jeder suchte damals die hohen Preise zu benutzen, um Eisen zu verkaufen. Was soll man nun dazu sagen, wenn vor mehreren Monaten eine Annonce einer königlichen Eisenbahnverwaltung erlassen wurde, worin diese ein Quantum alten Eisens in der enormen Höhe von 12,644,000 Pfund offerirte, eine Menge, die seit mehreren Jahren liegen geblieben war einfach aus dem Grunde, weil Niemand in der Direktion hieran gedacht hatte, und der Bahn ist aus der Nichtbenutzung jener Konjunktur ein Schaden von 100,000 Thalern erwachsen, und das ist doch bei dem jetzigen Stande der Dividenden kein geringer Gegenstand. Die Verwaltung stellt sich bei den Privatbahnen um 10 Prozent niedriger als bei den Staatsbahnen; Herr Ministerialdirektor Weishaupt suchte allerdings neulich das Gegentheil darzulegen, indem er sagte, daß sowohl Staats- wie Privatbahnen nur mit Wasser kochten; das ist allerdings richtig, aber nur mit dem einen Unterschiede, daß die Privatbahnen weniger Köche dazu gebrauchen. (Heiterkeit). Nun glaubt man, daß mit der Zentralisirung die Kosten sich vermindern würden. Dies ist allerdings in Bezug auf die Details der Fall, aber andererseits wird das leitende Personal bedeutend erhöht. Ganz ähnlich verhält es sich auf anderen industriellen Gebieten, z. B. in der Eisen-Industrie, und ich kann Ihnen hier ein eklatantes Beispiel anführen. In Westfalen suchte man drei lokal völlig getrennte Eisenwerke einheitlich zu verbinden. Man ging von dem Grundsatze aus: Je größer die Kapitalien, je bedeutendere Leistungen. Man schuf daher Dortmunder Union, indem man drei räumlich auseinander liegende und für sich allein hinlänglich große Werke kombinirte und so ein Ungethüm von Unternehmen herstellte. Sie kennen alle das Resultat dieser über die Gebühr hinausgehenden Zentralisation. Dieselbe Erfahrung werden Sie auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens machen. Daß das Maß dessen, was von einem Punkte verwaltet werden kann, wie der Abg. Richter sagt, nicht 1500 Kilometer überschreiten dürfe, daß sehen Sie an der Einsetzung der Eisenbahnbetriebskommissionen bei unseren Staatsbahnen selbst. Außerdem müssen wir zugeben, daß auf technischem Gebiete bei den Privatbahnen viel weiter gehende Fortschritte gemacht sind, als wie bei den Staatsbahnen. Wem verdanken wir denn den großen Fortschritt des Einpfennigtarifs? Der Abg. Hammacher, von dem die Initiative ausging, hat viel mehr Unterstützung für seine Zwecke bei den Privatbahnen als bei den Staatsbahnen gefunden. Ich muß ferner erwähnen, was der Abg. Richter auch berührte, daß, je mehr der Staat Industrie treibt, in dem Beamtenkörper, auch wenn er sonst noch so gut verwahrt ist, für Korruption Gelegenheit findet. (Sehr wahr!) Ein entschiedener Anhänger der Regierungsvorlage im Reichstage fragte mich, ob ich ihm nicht ein Universalgenie für die Eisenbahnen, wie es Stephan für die Post ist, vorschlagen könne, und zu meinem Bedauern mußte ich es verneinen, da die Zentralisation zu groß ist und über die Kräfte des Einzelnen hinausgeht. Wenn das wahr ist, dann werden wir später eine gleiche Verwaltung haben, wie jetzt, oben Gerichtsassessoren, die für das Amt nicht vorbereitet sind und das technische Element zurückdrängen, und unten zivilversorgungsberechtigte Unteroffiziere. (Heiterkeit.) Mit einem solchen Personal können Sie eine große Staats-Industrie nicht leiten. Ich komme jetzt zu der Tariffrage; denn man hat höhere Frachten in Aussicht gestellt, wenn nicht alle Eisenbahnen Eigenthum des Reiches würden. Dennoch ist es nicht gelungen, die Interessenten zu einer Agitation für die Vorlage zu bewegen. Der Abg. Richter hat bereits gestern nachgewiesen, daß es nicht die Privatbahnen waren, von denen die Tariferhöhung ausgegangen ist. Baiern ging 1873 mit seinen Staatsbahnen darin voran, Württemberg und Preußen folgten. Eine einheitliche Tariffestsetzung ist nicht möglich, wenn die Staatsbedürfnisse für dieselbe maßgebend sind. Ist doch auch unser Eisenbahnfonds zur Amortisation des Privataktienkapitals von den Kosten der Militärreorganisation aufgezehrt worden. Aehnliche Erfahrungen haben wir im Jahre 1865 mit der Amortisationsbeseitigung der Köln-Mindener Bahn und im Jahre 1866 mit dem Verkauf der westfälischen Staatsbahn gemacht. Das Extraordinarium für die Eisenbahnen ist in diesem Jahre bei uns zehnmal geringer als 1875, weil nach der Ansicht des Handelsministers die Eisenbahnen sich nach den allgemeinen Bedürfnissen des Staates zu richten haben. Genau so wird es bei den Reichseisenbahnen sein und bei der Vorliebe des Reichskanzlers für indirekte Steuern wird er in den Eisenbahntarifen eine geeignete Schraube haben. (Sehr richtig!) Die Kleinstaaten sind gegen das Projekt; wird dasselbe aber im Reichstage angenommen, so werden die Mittelstaaten möglichst hohe Beträge aus ihren Bahnen zu ziehen suchen, um die ihnen verhaßten Matrikularbeiträge zu vermindern. Auf die Höhe des Ankaufskapitals will ich nicht weiter eingehen; ich kann nur das sagen, daß von einer landesüblichen Verzinsung keine Rede sein kann. Von einigen Seiten wird die Aufhebung der Differentialtarife erwartet; davon kann aber keine Rede sein, und ich freue mich, daß die Anhänger der Regierungs-Vorlage diese Illusion selbst zerstört haben. Keiner der Vorredner hat aber über den Tenor der Regierungsvorlage selbst gesprochen, ich will daher darüber noch Einiges sagen. Der erste Satz lautet: „Die Staatsregierung ist ermächtigt mit dem deutschen Reiche Verträge abzuschließen, durch welche", und nun folgen die Positionen 1 bis 5. Wollen Sie nun aber diese kolossale Vollmacht ad infinitum ertheilen, oder dieselbe auf eine gewisse Zeitdauer einschränken. Es kann doch nicht Ihre Absicht sein, daß, wenn der nächste Reichstag die Vorlage etwa ablehnt, das Gesetz immer fortdauere. Wenn es ferner heißt: „es sollen gegen angemessene Entschädigung die preußischen Staatsbahnen auf das Reich übergehen", so ist das ein sehr relativer elastischer Ausdruck. Versteht man darunter den Satz für die Baukosten, die doch bei unseren Eisenbahnen noch ganz und gar nicht festgestellt sind? Oder beruht die „angemessene Entschädigung" darin, daß der jetzige Werth der im Betrieb befindlichen Bahnen bezahlt wird, oder wollen Sie eine Kapitalisirung des Ertrages aus den letzten 5 oder 6 Jahren vornehmen? Der angemessene Kaufpreis, den der preußische Partikularstaat erhalten soll, muß doch natürlich consensu beider Theile limitirt werden; aber auf Seiten des Reiches spielt dabei ein Faktor mit, der sich in Ansehung der Eisenbahnen seine Reservatrechte vorbehalten hat. Das ist Baiern. Und was die neuen Bahnen betrifft, die wir in den letzten vier Jahren in so reicher Fülle und mit so großem Kapital bewilligt haben, soll das Reich diese Bahnen inkl. Posen, Hinterpommern und Hannover-Harburg auszuführen verpflichtet sein, oder soll es nach seinem Gutdünken hierbei verfahren können? Wenn es ferner in den Motiven heißt, daß in Bezug auf die neuen Eisenbahnbauten die Einzelstaaten oder Preußen nicht behindert werden sollen, so würde das allerdings auch zu schlimm sein. Wo soll man aber nach Entziehung des Hauptfaktors das Geld zu neuen Eisenbahnbauten herbekommen? In den letzten 5 Jahren beruht unsere ganze Eisenbahnpolitik darin, daß die gut rentirenden Bahnen die schlecht rentirenden und neu anzulegenden in den ersten Jahren mit durchziehen müssen. Wenn nun aber der preußische Staat die gut rentirenden Bahnen an das Reich übertragen soll, dann werden ihm die Fonds zu neuen Bahnbauten entzogen. Geht diese Vorlage durch, dann können Sie, und namentlich in den östlichen Provinzen — ich mache Sie darauf aufmerksam — dann können Sie für lange Jahre mit dem Eisenbahnbau in jeder Beziehung abschneiden (Zustimmung), denn daß Sie in Kreisen und Provinzen die Fonds für so kostspielige Bauten aufbringen, muß ich nach meiner Kenntniß der Verhältnisse bezweifeln. — Die Debatte hat auf mich den Eindruck gemacht, als ob die Gegner der Vorlage dargestellt werden als radikale Anhänger der Privatbahnen, die der Ausführung der Artikel 41 bis 47 der Reichsverfassung stracks entgegen sind. Anders war der Schluß der gestrigen Rede des Reichskanzlers gar nicht zu verstehen. Ich habe erklärt, daß wir die Ausführung dieser Artikel ebenso energisch, wie die Emanation eines Eisenbahngesetzes wollen, aber daß wir uns sträuben, die Reform auf dem hier vorgeschlagenen Wege vorzunehmen. Das ist die ganze Differenz. Steht denn in jenen Artikeln ein Wort von dem Ankauf eines so großen Eisenbahnkomplexes durch das Reich? Diese Artikel sind bekanntlich — wie ich schon öfter im Reichstage nachgewiesen — in so elastischen Ausdrücken abgefaßt, daß sie Gefäße sind, in denen Jeder hineinfüllen kann, was ihm beliebt. Sie sind Verheißungsparagraphen, wie die Grundrechte in der preußischen Verfassung, und haben, wie diese, das Bedenkliche, hin und her gedeutet werden zu können. Der Reichskanzler hat uns erklärt, und der Handelsminister hat dem heute nicht widersprochen, daß er sich über die Haltung Preußens gegenüber dem Reichseisenbahnamte getäuscht habe. Der Grund dafür liegt auf der flachen Hand: weil der Handelsminister als Kollege des Reichskanzlers sich nicht einem Subalternen des letzteren unterwerfen kann. Die Mißstände hängen also zusammen mit der mangelhaften Organisation des Reiches, hätten wir Reichsministerien, se wäre die Unterordnung der Partikularstaaten viel leichter. Die erste leise Andeutung des heutigen ungeheuren Weges erhielten wir im Reichstage in der Beantwortung der Interpellation des Barons von Minnigerode über die Chancen eines Eisenbahngesetzes, als uns gesagt wurde, vielleicht müsse die Lösung der heiklen Sache auf einem anderen Wege versucht werden. Warum ist denn das Reichseisenbahnamt nicht mit der Einsetzung von Eisenbahnkomissarien vorgegangen? Hatte doch das Abgeordnetenhaus, als es den preußischen Entwurf über die Kommissariate verwarf, ziemlich deutlich auf diesen Weg verwiesen. Warum werden uns denn die Direktionen nicht namhaft gemacht, die einer gründlichen Reform des Eisenbahnwesens hartnäckig widerstreben? Dann wären wir eher in der Lage, Remedur zu schaffen. Ich schließe mit einer historischen Reminiscenz. Als im Herbste 1866 in der sogenannten Annexions-Kommission der Reichskanzler über den bevorstehenden Friedensschluß mit Baiern interpellirt wurde, erklärte er, Preußen habe Baiern zu einer erheblichen Geldkontribution und zur Abtretung aller seiner Besitzungen nördlich des Mains zwingen können, er hielt es jedoch für falsch, denn man könne unter Umständen den Gegner vernichten — wie es mit Hannover, Hessen und Nassau geschehen — aber man müsse einen Frieden mit ihm schließen, der demselben die baldige Wiedervereinigung möglich mache. Auf dieser letzteren Basis sei der Friede mit Baiern dem Abschluß nahe. Dieser wahrhaft staatsmännische Standpunkt fand damals den vollen Beifall der Kommission und das Jahr 1870 hat gezeigt, wie richtig er war. Ich habe an diesen Vorgang erinnert, weil ich glaube, daß eine so große Maßregel nur unter Zustimmung der großen Mehrheit der Bundesstaaten und des Reichstages erfolgen darf. Haben denn die süddeutschen Regierungen den Allianzen-Vertrag, den sie in der Form der deutschen Reichsverfassung mit uns abgeschlossen, nicht ehrlich gehalten, so daß sie eine rücksichtsvolle Behandlung in Bezug auf die Zivilgesetzgebung beanspruchen können? Aber nicht allein die süddeutschen Regierungen, auch die treuesten Freunde des Reichs im Süden, der Abg. Hoelder an der Spitze widerstreben der Vorlage Sie bitten uns, die Schwierigkeiten ihrer Lage zu berücksichtigen — und wie schwach sie dort situirt sind, das wissen die Herren im Zentrum am besten, die ja nur auf die Erbschaft warten. (Heiterkeit.) Das einzige greifbare Resultat dieser Vorlage wird bei den Neuwahlen eine namhafte Verstärkung der Zentrumspartei in Süddeutschland sein. Ich schließe, wie ich begonnen: als treuer Freund und Förderer des Eisenbahnwesens, als ein Mann, der entschieden die Nothwendigkeit von Eisenbahn-Reformen anerkennt, als Verehrer des Fürsten Bismarck und treuer Anhänger des Reichs stimme ich *gegen* die Vorlage. (Beifall bei der Fortschrittspartei.)

Finanzminister *Camphausen*: Der Vorredner begann seine Rede damit, daß er unter diesem Entwurf nur den Namen des Ministers Achenbach, nicht den meinigen fand. Diese Bemerkung giebt mir Anlaß, Ihnen mitzutheilen, daß der Staatsministerialbeschluß, durch den die Allerhöchste Ermächtigung zur Vorlage nachgesucht wurde, von sämmtlichen Mitgliedern des preußischen Staatsministerium einstimmig gefaßt worden ist und daß, wenn also mein Name nicht unter der Vorlage steht, ich es hiermit ausgesprochen haben will, daß ich die Verantwortlichkeit dafür mit übernehme. Freilich, wenn die Vorlage nur den Sinn hätte, den der Vorredner eingelegt hat, daß damit eine vollständige Verurtheilung des gemischten Systems im Eisenbahnwesen ausgesprochen wäre, daß wir alle Privatbahnen für alle Ewigkeit der Verdammniß übergeben wollten, dann hätte der Beschluß einstimmig nicht gefaßt werden können; ich würde nicht zu denen gehört haben, die das befürwortet hätten (Hört!) und ich vermuthe, außer mir auch noch andere nicht. Wir haben aber diese Frage nicht zu erörtern gehabt, weil von keiner Seite die Unifikation sämmtlicher Bahnen ohne alle Ausnahme in den Händen der Staatsgewalt befürwortet worden ist. Ich bin alt genug, um die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland von ihren ersten Ursprüngen an, haben verfolgen können. Bei der vorhin erwähnten Broschüre, die vielleicht irriger Weise mir zugeschrieben worden ist, bin ich schon ein klassischer Zeuge gewesen; zu jener Zeit habe ich schon die Frage des Eisenbahnwesens nach allen ihren Richtungen hin miterörtert. Deshalb hat es auch für mich nichts Befremdendes, wenn ich einen gewissen Wechsel in den Auffassungen über das Eisenbahnwesen sich vollziehen zu sehen. Dürfte ich hier prophezeien, so würde ich Ihnen sagen, daß der heutigen Stimmung auch wiederum eine andere folgen wird. (Sehr wahr!) Es giebt in diesen Dingen nichts absolut Wahres. (Sehr richtig!) Man kann niemals aussprechen: nur das eine System ist richtig, das andere taugt nichts und umgekehrt. Wenn wir in Deutschland das Unglück gehabt hätten — ich würde es als Unglück betrachtet haben —, daß sich die Staatsgewalt von vorne herein des Eisenbahnwesens bemächtigt hätte, meine Herren, wir würden heute nicht den dritten Theil der Eisenbahnen haben (Sehr wahr!) und es würde uns der Umstand, daß einzelne Eisenbahnen vielleicht ökonomischer verwaltet worden wären — ich sage vielleicht — nicht darüber trösten können, daß die Entwickelung des Landes so lange zurückgeblieben wäre. Ich bin weit entfernt, indem ich die vollen Vorzüge des Staatseisenbahnwesens anerkenne, auf der anderen Seite die Vorzüge, welche Privatbahnen sich erwerben können, einen Augenblick lang mißachten zu wollen. Sehen Sie sich nur im Lande um, Sie werden eine große Zahl von Privatbahnen finden, mit deren Verwaltung man vielleicht wenig zufrieden ist, ich lasse das dahingestellt, — Sie werden aber andererseits Verwaltungen finden, wo sie vor der großen Intelligenz, welche die Privatleute der Sache zugewendet haben, allen Respekt empfinden müssen; und ich würde es bedauern, wenn solche Kräfte in Zukunft dem Eisenbahnwesen gänzlich entgehen sollten. (Abg. Windthorst [Meppen]: Sehr richtig!) Nun, meine Herren, erkennen wir aber Eins an: Seit einer Reihe von Jahren gingen wir der Gefahr entgegen, daß die Bedeutung der Eisenbahnen im öffentlichen Verkehrsinteresse nicht mehr die gehörige Beachtung fand. Wenn Privatbahnen die Richtung einschlagen, daß sie blos industrielle Erwerbsgesellschaften sind, dann, meine Herren, fort mit ihnen! Diese Richtung können wir für die Eisenbahnen nicht akzeptiren. Für den Bau der Eisenbahnen setzt ja der Staat seine Macht ein, indem er ihnen das Expropriationsrecht einräumt; für den Betrieb der Eisenbahnen muß ja der Staat vielfach seine Autorität eintreten lassen, und es darf nie und nimmermehr vergessen werden, daß die Eisenbahnen zwar eine Rente abwerfen dürfen, daß sie aber vor Allem dazu bestimmt sind, öffentlichen Interessen zu dienen. (Sehr richtig.) Diesen Satz müssen wir jetzt wiederum zur öffentlichen Erkenntniß bringen, und wie bereits vom Handelsminister ausgeführt wurde, ist die preußische Regierung schon seit mehreren Jahren auf dem Wege, dem Lande, soviel an ihr liegt, zu dieser Erkenntniß zu verhelfen. Die großen Eisenbahnanleihen, die in den letzten 3 bis 4 Jahren gemacht worden sind, dienen recht eigentlich diesen Zwecken. Nun fragt man sich: ist es absolut nothwendig, daß die Eisenbahnen, soweit sie dem Staate gehören, von den Partikularstaaten an das Reich übergehen. Es mag ja nicht absolut bestritten werden können, daß nach den Schwierigkeiten, die jetzt das Staatseisenbahnwesen hervorruft, sich möglicherweise auch nicht geringe Schwierigkeiten einstellen werden, wenn die Sache zur Angelegenheit des Reiches gemacht wird. Das läßt sich ja zugeben. Aber läßt sich denn andererseits diese Wucht der Gründe bestreiten, die gestern der Ministerialpräsident, heute der Handels-

minister dafür angeführt hat, daß es im hohen Grade für die Förderung der allgemeinen Zwecke des Eisenbahnwesens wünschenswerth sei, die Lösung der ganzen Angelegenheiten in e i n e Stelle, in die höchste Stelle zu verlegen. Ich kann nicht leugnen: überall, wo ich nur zu sagen habe, es wird zum allgemeinen Wohl dem Reiche ein größerer Wirkungskreis gegeben, da kann ich nicht widerstehen, da unterstütze ich die desfallsigen Vorschläge. Hier begehren wir von der preußischen Landesvertretung nichts als die allgemeine Ermächtigung, mit dem Reiche zu verhandeln, Aufgabe des Reichstages und der verbündeten Regierungen wird es sein, zu untersuchen, in welcher Weise diesem Verlangen Folge gegeben werden kann Wenn der Vorredner vermißte, daß die Vollmacht, die ausgestellt werden soll, nicht an eine bestimmte Zeitdauer geknüpft sei, so möchte ich sagen: lernen wir uns doch etwas besser vertrauen. Glauben Sie denn, daß, wenn die jetzige Regierung mit ihren Vorschlägen beim Reichstage nicht durchdringt, sie dann die Sache so behandeln wird, als bestände die Vollmacht per omnia saecula fort? Werden wir denn nicht die Nothwendigkeit anerkennen müssen, dann die Sache mit einem künftigen Landtage von Neuem zu verhandeln? Und wenn gesagt würde, der preußische Landtag wird, wenn die Verträge abgeschlossen sind, nichts mehr dazu sagen können, so erwidere ich: das wolle Gott verhüten! Wie sollte denn die Stellung der Regierung zu dem Reichstage sein, wenn es dem preußischen Landtage nicht gestattet sein sollte, zu sagen: Wenn mir der Vertrag nicht ansteht, so sage ich nein! Also das kann nimmermehr mit Grund befürchtet werden, daß wir diesen wichtigen Vertrag, der ein so bedeutendes Geldinteresse in sich faßt, behandeln könnten, als ob er ein bedeutungsloser Akt sei. Wenn der Vorredner gemahnt hat, nicht den Krieg zu suchen und die Versöhnung zu wollen, so stimme ich mit ihm in dem Zwecke, den er vorführt, vollständig überein. Ich wünsche, daß diese so mannigfach, so schwierige, so wichtige Interessen berührende Frage von allen Seiten im bundesfreundlichen Sinne geprüft und erwogen werden möge. Ich bin überzeugt, wenn das geschieht, so wird das Resutat nicht der Zustand der Verfeindung, sondern der Zustand des befestigten Friedens sein. (Beifall.)

Abg. H a m m a c h e r: Wenn wir schon wiederholt der Ansicht begegnet sind, daß wir durch Annahme dieser Vorlage die Uebernahme sämmtlicher deutschen Eisenbahnen durch das Reich verlangen, so ist das eine Verkehrung des Urtheils und der öffentlichen Meinung und ich konstatire, daß den Mitgliedern meiner Partei Nichts ferner liegt, als die Aufstellung eines solchen Präjudizes. Wir wollen aber, daß in Zukunft Deutschland statt einer partikulären eine deutsche Eisenbahnpolitik treibe, denn zur Wohlfahrt des deutschen Volkes ist das Reich gestiftet, und, was Preußen betrifft, so haben viel mehr, als ideale Güter, die wirthschaftlichen Vorzüge und Berührungspunkte ihm Sympathieen und die Anerkennung als Vormacht im Reiche erworben. Die Eisenbahnpolitik ist es, die die Zukunft unseres Landes beherrscht, von ihr hängt die Konkurrenzfähigkeit Deutschlands auf dem Weltmarkte ab und gerade Deutschland, das seine Rohmaterialien weder an einem Punkte zusammen, noch wie England und Belgien in der Nähe des Meeres hat, ist auf eine glückliche Entwickelung der Eisenbahnfrage hingewiesen. Ich weiß sehr wohl und gebe Herrn Richter darin vollkommen Recht, daß die Tarife sich nicht willkürlich reguliren lassen, daß die Konkurrenz sie beeinflußt, aber überall gravitirt die Höhe der Tarife nach der Höhe der Anlagekosten; es kann nicht anders sein. Daraus folgt für mich, daß es unser ernstestes Bestreben sein muß, wie wir die günstigste Eisenbahnpolitik schon jetzt auf feste glückliche Grundlage zu bringen vermögen. Die franz. Regierung, auf die hingewiesen wurde, ist in einer anderen Lage; sie hat das Recht, die Tarife der Privatbahnen zu bestimmen, der preußische Handelsminister dagegen kann die Tarife nicht so weit herabdrücken, daß das Privat-Anlagekrpital geschädigt wird. Die Eisenbahnen sind öffentliche Verkehrsstraßen. Deshalb enthält der Gesetzentwurf in erster Linie die Bestimmung, das Reich solle in Zukunft einen unmittelbaren Einfluß üben können. Ich denke, ohne dies ist das Aufsichtsrecht eine reine Chimäre. Nicht nur in ihrer Sicherheit, auch in ihrer Leistungsfähigkeit in Bezng auf Bahnhöfe, Geleise, Lokomotiven, Haltestellen 2c. sollen die Eisenbahnen dem öffentlichen Bedürfnisse genügen und sich überdies den Bestimmungen des Bundesraths über die Tarife unterwerfen. Dies ist der Inhalt des Aufsichtsrechts: ich sollte meinen, wer das Recht hat, diese Bestimmungen durchzuführen, der hat auch das Eigenthum. Ich würde geneigt sein, zu glauben, daß wir zeitweilig auch mit etwas weniger straffen Bestimmungen ausreichen würden, aber auf die Dauer nicht. Was die Vorredner zu Gunsten der Privatbahnen gesagt haben, könnte ich noch um Vieles vermehren, es giebt bei ihnen so gut neben schlechten auch gute Direktoren, wie bei den Staatsbahnen, aber die Verhältnisse sind stärker, als die vorübergehende Tüchtigkeit Einzelner. Wir b e d ü r f e n der Etablirung einer strammen, durchschlagenden, deutschen Eisenbahnverwaltung, namentlich fremden Staaten, Rußland, Oesterreich gegenüber ist der Einzelne viel zu schwach, um seine Verkehrsinteressen mit Erfolg vertreten zu können. Nichts liegt mir wie der Regierungsvorlage ferner, als die Leistung der Privatbahnen herabzudrücken, einen Gegensatz zwischen ihnen und den Staatsbahnen zu erzeugen. Aber erinnern Sie sich nicht der Klagen aus Württemberg über den theuren Transport von Steinkohlen? Wir konnten im Reichstage nicht helfen, da wir der badischen Regierung nicht zumuthen konnten, für einen Transport, bei dem sie nur für eine geringe Strecke interessirt war, einzutreten. Jetzt ist dem Kohlentransporte nach Hamburg und Bremen abgeholfen, nach Wilhelmshaven aber kann die westfälische Kohle nicht gelangen; da liegen fremde Eigenthümer dazwischen, die wir nöthigen können. Die Bestimmung der Reichsverfassung besteht dermalen nur auf dem Papiere, sie muß zur Wahrheit gemacht werden, und ich meine, wenn die Reichsregierung an die preußische Volksvertretung appellirt, so sind wir nicht in der Lage, dazu etwas Anderes als „Ja" zu sagen. Wir haben dann ein gutes Werk gethan, für das uns nicht nur die Bewohner Preußens, sondern ganz Deutschlands Dank wissen werden. Wenn es mir gelungen ist, Sie davon zu überzeugen (Nein, nein!), daß wir, wenn wir diese Vorlage annehmen, die deutsche Arbeit kräftigen, sie anders stellen, als sie heute gestellt ist, dann werde ich zufrieden und überzeugt sein, unserem Vaterlande einen Dienst erwiesen zu haben. (Beifall.)

Nachdem noch der Abg. R e i c h e n s p e r g e r gegen die Vorlage gesprochen, wird die Debatte geschlossen.

In einer persönlichen Bemerkung lehnt Abg. v. W e d e l - Malchow die Rolle, die der Abg. Berger ihm bei der Konzeptiou des Reichseisenbahnprojekts zuertheilt habe, dankend ab, indem er ihn an die Vorschrift des Code Napoleon erinnert: La recherche de la paternité est interdite. (Heiterkeit.)

Die Ueberweisung der Vorlage an eine K o m m i s s i o n wird hierauf mit großer Majorität a b g e l e h n t (für dieselbe stimmt nur das Zentrum). Die zweite Lesung findet also im Plenum statt.

Schluß 4 Uhr. Nächste S i t z u n g: Freitag 1 Uhr. (Wiederholte Berathung der Vorlage wegen Einverleibung Lauenburgs und eine Reihe kleinerer Spezialgesetze.)

Lokales und Provinzielles.

Posen 28 April.

— **Personalien.** Wie der „Staats-Anzeiger" mittheilt, ist der Kreisrichter F r e i w a l d zu S c h u b i n zum Regierungsrath ernannt worden.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. J u l i u s W a s n e r in Posen.
Für das Folgende übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Telegraphische Nachrichten.

Berlin, 28. April. Wie ich aus guter Quelle erfahre, sind wegen der Nachfolge Delbrücks nur mit zwei Herren, mit dem hessischen Ministerpräsidenten H o f m a n n und mit dem hannoverschen Oberpräsidenten Grafen E u l e n b u r g Verhandlungen angeknüpft worden, die wahrscheinlich schon zu einem endgiltigen Resultat geführt haben. **(Privat-Dep. der Posener Zeitung.)**

In einem Telegramm unserer heutigen Morgennummer wird bereits Hofmann als Nachfolger Delbrücks bezeichnet. Die „Nordd. Allg. Z." schreibt: „Wie Provinzblättern von hier telegraphisch gemeldet wird, bezeichnen wohlinformirte Abgeordnete den hessischen Ministerpräsidenten Hofmann als muthmaßlichen Nachfolger Delbrücks nach vorheriger Abzweigung des Reichs-Justizamtes und der elsässischen Abtheilung von dem Reichskanzler-Amte. — Der Name des Herrn Hofmann wird auch von anderen, gemeiniglich wohl informirten Kreisen mit dem nach Herrn Dr. Delbrück erledigten Posten in Zusammenhang gebracht."

Gewinn-Liste der 4. Klasse 153. k. preuß. Klassen-Lotterie.

(Nur die Gewinne ü b e r 210 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)

B e r l i n, 27. April. Bei der heute fortgesetzten Ziehung sind folgende Nummern gezogen worden:

38 75 114 32 55 92 269 377 440 (600) 67 524 30 633 704 19 68 70 896 940 70 (300) 76. **1**047 182 (300) 222 71 (600) 327 90 (600) 408 35 59 536 (1500) 622 32 (300) 946 72. **2**141 63 203 (300) 24 45 343 470 608 63 72 707 26 74 932 49 53. **3**100 48 205 38 200 10 28 84 407 14 33 50 83 90 559 67 (300) 95 (600) 682 847 49 78 94 (3000) 953 62 74. **4**109 226 (1500) 422 45 (600) 507 50 673 81 729 55 823 51 920 38 42 (300) 52 58 (600). **5**065 113 269 326 27 68 413 70 73 79 572 729 35 90 (3000) 838 39 963 90 99. **6**054 (15000) 67 83 103 (300) 15 (300) 20 41 88 218 47 93 368 414 (300) 45 97 589 90 768 856 (3000) 71 (600) 99 917 18 42 73. **7**062 133 (600) 76 207 18 63 87 346 442 507 53 (300) 605 38 (600) 83 779 820 40 82 85 92 911 50 (1500) 99. **8**025 176 88 (300) 96 (300) 252 (300) 57 466 95 537 76 619 734 53 (600) 97 (300) 831 59 75 920 27. **9**047 64 75 166 300) 202 12 76 408 66 (300) 79 (600) 90 95 602 35 79 793 810 46 966 83 84 99.

10,000 36 92 136 67 78 (600) 87 210 99 (3000) 310 31 75 77 460 80 85 511 607 38 69 (600) 74 802 92 93 960 61. **11**,023 (1500) 68 86 121 32 243 344 424 554 96 797 840 (3000) 46 917 (600) 25 (1500) 46 63. **12**,041 68 107 11 (300) 42 68 (600) 92 200 50 79 86 (300) 322 56 404 94 524 45 91 870 911 31 84 95. **13**,029 44 122 (300) 24 51 66 306 13 409 51 525 39 626 (1500) 97 728 40 66 81 86 802 52 (600) 73 96 953. **14**,007 29 35 42 (300) 64 68 93 110 43 46 79 91 (300) 386 448 74 97 571 84 601 43 (300) 758 63 807 36 990. **15**,005 64 72 94 165 71 88 281 (300) 304 72 (1500) 446 513 58 603 707 92 830 933 (300). **16**,000 18 (3000) 279 327 97 (300) 526 (300) 81 736 65 810 58 99 (1500). **17**,003 134 (600) 35 (1500) 36 (300) 42 81 99 212 364 (300) 85 417 74 508 602 17 22 66 67 68 751 63 81 900 26 53 80 98 (300). **18**,023 125 60 288 312 300) 13 48 420 25 53 (300) 505 32 64 81 87 93 602 27 29 35 723 98 845 50. **19**,001 29 115 56 500 (1500) 75 93 659 95 707 21 23 56 (300) 73 82 804 (1500) 69 (1500) 928 44 99.

20019 117 (1500) 89 268 304 27 68 72 82 429 (6000) 33 86 580 95 630 84 97 712 (1500) 69 854 67 (1500) 94 (300) 96 927 47 (3000) 52 89. **21**013 17 31 46 63 83. 106 235 76 304 66 418 32 38 568 74 613 44 (3000) 726 52 978. **22**057 87 123 31 (1500) 211 35 75 95 311 437 544 632 82 725 47 50 58 (600) 85 809 940 63 87 (300). **23**001 18 41 70 112 95 202 30 323 417 34 85 528 664 720 26 74 816 83 (300) 922 42 98. **24**058 69 112 15 64 93 209 31 75 361 70 86 429 86 565 93 600 (300) 67 93 786 816 30 934. **25**008 29 53 83 111 59 88 278 302 17 29 (300) 49 66 (600) 68 479 554 705 28 34 (1500) 56 (3000) 69 77 (300) 98 99 909 32 932 81 90 93. **26**001 (300) 130 50 59 200 48 60 78 344 53 76 474 523 (300) 42 (300) 45 74 608 10 16 717 45 55 74 805 20 42 88 928 35 37 82. **27**015 46 258 98 323 38 59 472 97 599 602 15 (300) 23 (300) 62 741 828 35 (300) 903 57 67 84 (300) 97. **28**151 207 (300) 360 (600) 68 434 643 66 73 (300) 93 757 61 67 860 968 (300) 78. **29**019 68 279 87 316 21 68 86 435 556 685 768 865 938.

30014 115 79 235 68 417 29 (3000) 521 649 745 84 827 48 74 81 901 32. **31**004 21 39 53 146 99 234 (1500) 45 324 (600) 48 56 433 54 (3000) 73 (1500) 83 557 70 85 (1500) 611 (600) 39 82 723 26 27 (3000) 65 (300) 837 907 (3000) 43. **32**101 17 548 606 25 828 49 907 (1500) 39 42. **33**076 181 294 391 94 (300) 433 (300) 39 501 33 618 741 923 39 (1500) 47 (600) 54. **34**032 50 71 157 68 84 213 (300) 57 300 8 18 415 537 81 621 73 (600) 750 59 (6000) 66 (300) 84 (300) 820 943 68 89. **35**011 24 49 107 15 47 232 46 313 32 402 591 99 643 44 969. **36**038 88 184 86 208 308 (1500) 21 44 501 58 (600) 92 687 88 707 37 81 807 30 33 59 62 87 961. **37**116 71 304 51 95 412 545 53 55 83 609 60 727 66 841 903 (600) 53 87. **38**042 143 286 317 20 63 65 70 437 65 515 24 737 60 811 57 70 916. **39**153 68 (300) 84 (3000) 87 268 98 320 (300) 86 477 542 91 92 621 70 97 745 50 811 20 44 57 937 (600) 58 90.

40018 52 82 98 231 (300) 60 400 52 66 503 4 (300) 11 667 785 801 31 39 974. **41**036 125 74 (300) 95 (300) 323 25 38 61 84 509 633 59 73 700 5 12 18 21 59 820 73 946 78 99. **42**026 107 42 210 20 385 (3000) 401 537 611 (600) 36 52 58 713 32 53 66 820 (3000) 46 947 87 (600). **43**014 34 44 64 (3000) 88 192 206 43 52 75 316 (600) 433 43 507 61 748 (300) 85 (300) 87 815 22 74 909 61. **44**005 (600) 7 47 127 47 (300) 272 308 28 401 15 67 87 (1500) 517 27 86 87 624 (3000) 32 65 83 710 13 29 35 75 (300) 908 27 71. **45**004 102 95 217 48 82 94 349 50 54 78 91 444 95 99 501 29 63 83 90 (300) 612 28 60 85 713 44 845 58 915 75 83 95. **46**038 50 77 95 (3000) 131 (1500) 48 217 22 85 325 (600) 406 39 44 519 50 52 606 702 (300) 63 841 74 (300) 89. **47**067 118 216 77 (1500) 87 350 93 (300) 491 525 605 8 48 65 756 57 75 817 31 37 38 932. **48**040 (600) 73 74 77 90 110 (3000) 29 315 17 (3000) 454 583 639 707 10 55 831 46 49 92 98 901 11. **49**001 48 67 69 87 106 266 99 (600) 397 432 98 518 28 36 (3000) 62 (3000) 608 46 (1500) 702 62 73 863 968 94.

50238 (600) 91 310 37 62 (300) 407 21 29 526 90 681 738 817 60 985. **51**111 22 41 51 247 62 91 343 413 596 660 724 43 72 73 836 (600) 904 13 (600) 91. **52**000 19 68 129 78 (15000) 209 25 (300) 38 45 51 375 89 435 88 534 60 87 682 819 46 58 (3000) 87 92 97 99 (1500) 926 (3000) 34 (300) 53. **53**006 9 52 (300) 84 129 87 93 255 (600) 59 707 842 971 (300). **54**033 51 57 83 153 60 (300) 288 317 44 421 (3000) 504 (600 31 74 709 10 50 56 820 21 (300) 71 (300) 960 (600) 70 72. **55**028 (300) 99 (3000) 208 22 311 36 98 (300) 406 32 71 80 (600) 514 40 646 724 33 44 91 94 867 79 912 30 (300). **56**101 75 253 315 73 519 67 607 70 705 857 67 91 912 53 72. **57**038 56 80 106 10 46 200 405 506 16 30 614 40 58 719 (1500) 61 814 91 99 977 86 97. **58**046 122 47 53 97 314 18 541 (300) 641 56 84 90 724 (300) 828 57 71 85 901. **59**115 56 63 64 204 86 357 (600) 479 85 533 54 99 (300) 670 (600) 90 738 55 77 811 58 913 26 54.

60,047 92 (300) 97 131 52 (1500) 53 58 (600) 225 382 441 67 83 90 99 622 72 702 3 77 (600) 801 (3000) 49 60 912 36 (1500) 47 87. **61**,002 (3000) 66 67 158 61 212 23 356 (1500) 400 6 68 508 (300) 17 45 604 82 (600) 91 916 61. **62**,020 26 92 169 214 16 57 331 (600) 50 401 16 23 24 68 (600) 602 (300) 54 709 846 74 922 (300) 24 52. **63**,013 62 65 92 157 (300) 64 240 313 43 67 85 454 60 74 510 33 610 85 705 (300) 38 948. **64**,001 12 76 (1500) 136 52 225 363 91 429 40 94 95 526 55 66 86 624 40 47 707 (1500) 52 63 71 (600) 815 79 941 92. **65**,002 81 105 (3000) 86 226 356 95 (1500) 412 35 57 69 97 511 95 706 28 56 857 (300) 922 36 (300). **66**,080 128 89 241 91 317 19 77 96 471 519 82 633 711 35 41 92 813 72 (300) 76 86 967 74. **67**,194 246 96 320 46 47 96 (3000) 426 69 86 509 (600)) 27 64 82 87 647 53 703 63 66 841 971 79 88 97 98. **68**,016 58 72 (300) 128 56 94 203 5 18 357 460 764 897 72 970 (600). **69**,048 192 (300) 206 21 (600) 82 312 467 90 517 48 (600) 73 600 97 771 98 800 2 8 28 42 61 77 900 19 20.

70058 104 32 (600) 210 (300) 26 (300) 316 24 63 78 406 (600) 15 (1500 525 44 68 681 703 24 92 857 83 970 89. **71**042 44 121 25 (300) 214 34 73 416 51 66 86 664 87 (300) 791 829 75 81 948 65. **72**011 18 24 (300) 49 113 20 (300) 24 (1500) 249 (300) 63 (600) 88 94 467 80 527 54 632 869 930. **73**006 18 184 98 363 414 610 39 74 711 14 47 858 972 94 (300). **74**007 8 156 (1500) 66 69 77 220 30 40 467 (3000) 541 95 628 (3000) 836 62 99 974. **75**036 46 96 142 44 (1500) 66 299 477 91 505 34 (300) 70 624 52 765 87 879 916 18. **76**003 6 36 99 (600) 167 244 553 627 (300) 30 85 715 (300) 855 (300) 89 912 54 62 97. **77**009 32 54 103 4 36 (1500) 62 215 22 326 64 73 405 26 35 (600) 547 643 83 (600) 727 62 65 77 863 907 84. **78**108 39 73 219 51 57 321 (300) 40 481 631 (3000) 701 829 54 65 71 95 902 (300) 8 (600) 39 46 51 54 70 92. **79**120 (600) 38 98 235 326 46 463 528 45 61 96 623 41 69 750 897 953 (300).

80073 83 94 144 71 243 54 (600) 55 324 (1500) 495 507 (1500) 43 (300) 80 612 20 56 (300) 61 70 91 833 (300) 43 905 30 41. **81**006 23 105 97 245 305 8 61 (300) 412 512 52 80 95 611 65 721 46 58 72 84 874 911. **82**087 108 29 68 (600) 223 302 52 63 83 (300) 438 44 89 650 55 (300) 95 753 903 81. **83**007 23 45 (300) 104 31 (300) 42 (3000) 56 80 86 248 327 48 (600) 64 65 424 59 (300) 67 501 8 94 670 731 867. **84**059 68 72 81 92 116 405 13 97 522 (300) 630 707 53 800. **85**041 58 143 90 95 269 86 305 83 88 98 435 (600) 553 57 610 49 714 79 839 47 56 962. **86**007 (300) 39 161 573 74 710 42 69 (300) 76 809 74 906 (600) 12 46 77. **87**057 109 35 38 57 73 205 (600) 9 11 98 363 455 83 528 35 45 96 605 49 62 769 805 59 67 84 89 (6000) 91 983 (3000). **88**055 140 210 (3000) 29 70 87 95 350 438 504 55 627 92 710 858 68 938. **89**061 67 70 121 39 270 88 335 424 36 44 532 632 715 46 52 (600) 809 35 40 950 54.

90056 85 228 88 306 18 32 425 (3000) 86 549 66 68 71 72 605 46 808 19 58 96 996. **91**010 29 90 188 95 202 30 (600) 70 75 808 (300) 26 454 (300) 69 73 526 (3000) 30 48 620 39 835 43 (600) 95 (1500) 97 906 (300) 56 (300) 60 78. **92**024 (300) 25 27 29 30 97 118 215 32 43 (1500) 345 69 92 401 25 (3000) 28 66 69 (300) 570 84 614 36 55 (3000) 722 31 (300) 53 806 93 924 63. **93**150 256 406 48 63 606 9 43 84 90 94 924 66. **94**000 88 102 209 27 53 57 312 54 95 444 52 528 84 643 47 727 851 (300) 946 (300) 77.

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M, 27. April. Fest bei lebhaften Umsätzen.

[Schlußkurse.] Londoner Wechsel 204, 10. Pariser Wechsel 80, 87. Wiener Wechsel 169, 60. Böhmische Westbahn 146. Elisabethbahn 125⅛. Galizier 157½. Franzosen*) 229¾. Lombarden*) 77½. Nordwestbahn 110¼. Silberrente 58. Papierrente 55. Russ. Bodenkredit 85. Russen 1872 95⅛. Amerikaner 1885 101½. 1860er Loose 99. 1864er Loose 261, 00. Kreditaktien*) 119. Oesterr. Nationalbank 744, 00. Darmst. Bank 98⅞. Berl. Bankverein 81⅜. Frankfurter Wechslerbank 77¼. Oest. Bank 90½. Meininger Bank 79½. Hess. Ludwigsbahn 96. Oberhessen 72¼. Ung. Staatsloose 140, 20. Ung. Schatzanw. alt 85⅞. do. do. neue 84. do. Ostb.-Obl. II. 57. Centr.-Pacific 90⅜. Reichsbank 153¾.

Nach Schluß der Börse: Matt. Kreditaktien 115¾, Franzosen 227, Lombarden 76¼, 1860er Loose 97¼, Nordwestbahn —. Galizier 156½. —

*) per medio resp. per ultimo.

Wien, 27. April. Die Anfangs vorhandene große Festigkeit ließ in der zweiten Börsenhälfte in Folge von Realisirungen und geringeren Geschäftes nach. Schluß matter. Devisen und Valuten, Anfangs stark angeboten, wurden zum Schluß über ¼ Prozent steifer.

[Schlußkurse.] Papierrente 65, 00. Silberrente 68, 90. 1854er Loose 103, 75. Nationalbank 870, 00. Nordbahn 1790. Kreditaktien 139, 40. Franzosen 269, 50. Galizier 185, 25. Kasch.-Oderb. 89, 00. Pardubitzer 116, 00. Nordwestb. 130, 50. Nordwestb. Lit. B —, —. London 119, 75. Hamburg 58, 45. Paris 47, 35. Frankfurt 58, 45. Amsterdam 99, 25. Böhm. Westbahn —, —. Kreditloose 153, 50. 1860er Loose 109, 20. Lomb. Eisenb. 91, 75. 1864er Loose 128, 00. Unionbank 56, 75. Anglo-Austr. 60, 80. Napoleons 9, 57. Dukaten 5, 61. Silbercoup. 103, 60. Elisabethbahn 150, 50. Ung. Präml. 69, 50. D. Rchsbknt. 59, 00.

Türkische Loose 16, 75.

Wien, 27. April. A b e n d b ö r s e. Kreditaktien 137, 70, Franzosen 270, 00, Galizier 185, 00, Anglo-Austr. 59, 80, Unionbank 56, 00, Lombarden 92, 50, Ungarische Kredit 116, 25, Papierrente 64, 80, Silberrente 68, 50, Napoleons 9, 60. Ruhig.

London, 27. April, Nachm. 4 Uhr. Spekulations-Effekten pr. medio Mai gehandelt. Konsols 95 7/16. Italienische 5proz. Rente 70¾. Lombarden 8 1/16. 3proz. Lombarden-Prioritäten alte 9¼. 3proz. Lombarden-Prioritäten neue 9. 5proz. Russen de 1871 94. 5proz. Russen de 1872 94¼. Silber 53½. Türk. Anleihe de 1865 12 11/16. 5proz. Türken de 1869 14. 6proz. Vereinigt. St. pr. 1885 103⅝. do. 5proz. fund. 106¼. Oesterreich. Silberrente —. Oesterreich. Papierrente —. 6proz. ungarische Schatzbonds 84. 6proz. ungarische Schatzbonds II. Emiss. 81. 5proz. Peruaner 21¾. Spanier 14.

Platzdiskont 1¼ %.

Paris, 27. April. Matt, wenig Geschäft.

[S c h l u ß k u r s e.] 3 proz. Rente 67, 02½, Anl. de 1872 106, 02½, Italienische 5 pCt. Rente 71, 40, do. Tabaksaktien, — —, do. Tabaksobligationen —, —, Franzosen 567, 50, Lombard. Eisenbahn-Akt. 203, 75, do. Prioritäten 235, 00, Türken de 1865 12, 75, do. de 1896 75, 00, Türkenloose 36, 50.

Crédit mobilier 165. Spanier extér. 13, 93, do. intér 13, 31, Suezkanal-Aktien 715, Banque ottomane 365, Société générale 527. Egypter 207. — Wechsel auf London 25, 23.

New-York, 26. April. Abends 6 Uhr. [Schlußkurse.] Höchste Notirung des Goldagios 12⅝, niedrigste 12½. Wechsel auf London in Gold 4 D. 87¾ C. Goldagio 12⅝. 5/20 Bonds per 1885 118⅛. do. 5proz. fundirte 118⅞. 5/20 Bonds per 1887 121⅜. Erie-Bahn 15½. Central Pacific 107. New-York Centralbahn 112. — W a a r e n b e r i c h t. Baumwolle in New-York 12⅞, do. in New-Orleans 12⅛. P e t r o l e u m in Newyork 13⅝, do. in Philadelphia 13⅜. M e h l 5 D. 15 C. R o t h e r F r ü h j a h r s w e i z e n 1 D. 33 C. M a i s (old mixed) 65 C. Z u c k e r (Fair refining Muscovados) 7⅝. K a f f e e (Rio-) 17¼. S c h m a l z (Marke Wilcox) 13⅛ C. S p e c k (short clear) 13 C. G e t r e i d e f r a c h t 4¾.

Produkten-Course.

Köln 27. April, Nachm. 1 Uhr. G e t r e i d e m a r k t. W e i z e n hiesiger loko 22, 50, fremder loko 23, 00, per Mai 20, 20, per Juli 20, 85. R o g g e n, hiesiger loko 16, 50, per Mai 15, 00, per Juli 15, 65. H a f e r, loko 19, 00, per Mai 17, 90. R ü b ö l, loko 32, 80, per Mai 32, 80, per Oktober 33, 50. — Wetter: Rauh.

Bremen 27. April, Nachmittags. P e t r o l e u m (Schlußbericht) Standard white loko und pr. Mai 11, 30, pr. Juni 11, 40, pr. August-Dezember 12, 30. Fest.

Hamburg. 27. April, Nachm. G e t r e i d e m a r k t. Weizen loko fest, auf Termine behauptet. Roggen loko fest, auf Termine ruhig. W e i z e n pr. April-Mai 204 Br., 204 Gd., pr. Juni-Juli pr. 1000 Kilo 206 B., 205 G. R o g g e n pr. April-Mai 148 B., 146 G., per Juni-Juli per 1000 Kilo 150 Br., 149 Gd. H a f e r höher. G e r s t e matt. R ü b ö l fester, loko 61½, per Mai 60, pr. Oktober per 200 Pfd. 62½. S p i r i t u s leblos, per April 33¾, pr. Mai-Juni 34, pr. Juni-Juli 34½, pr. August-September pr. 100 Liter 100 pCt. 36¼. K a f f e e ruhig, Umsatz 1500 Sack.. P e t r o l e u m behauptet, Standard white loko 12, 25 B., 12, 00 G., pr. April 12, 00 G., pr. August-Dezember 12, 00 Gd. — Wetter: Trübe.

Glasgow, 27. April. R o h e i s e n. Mixed numbres warrants 58 sh — d.

Produkten-Börse.

Berlin, 27. April. Wind: W. Barometer: 28,1. Thermometer: + 10° R. Witterung: wolkig.

Weizen loko per 1000 Kilogr. 180—220 nach Qual. gef., gelber per diesen Monat —, April-Mai 202 201,50 bz., Mai-Juni do., Juni-Juli 205,50—204,50—205 bz., Juli-August 208—207,50 bz., Sept.-Oktbr. 210 bz. — Roggen loko per 1000 Kilogr. 146—165 nach Qual. gef., russ. 146—150, polnisch 151 152, inländ. 160—165, defekt. russ. 140 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 149—148,50 bz., Mai-Juni 147 146,50 bz., Juni-Juli 146,50—146 bz., Juli-August 147 bz., Sept.-Okt. 149,50 bz. — Gerste loko per 1000 Kilogr. 141—180 nach Qual. gef. — Hafer loko per 1000 Kilogr. 150—190 nach Qual. gef., ost- u. westpr. 166—180, russ. 150—180, schwed. 183—186, pomm. u. meckl. 183—187 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 168—166,50—167,50 bz., Mai-Juni 164,50 bz., Juni-Juli 163,50 bz., Juli-August 159,50 bz., Sept.-Okt. 155,50 bz. — Erbsen per 1000 Kilogr. Kochwaare 178—210 nach Qual., Futterwaare 170—177 nach Qual. — Leinöl loko per 100 Kilogr. ohne Faß 58 M. — Rüböl per 100 Kilogr. loko ohne Faß 60,5 mit Faß —, per diesen Monat 61 bis 61,4—61,3 bz., April-Mai do., Mai-Juni do., Sept.-Okt. 63 bz. — Petroleum (Standard white) per 100 Kilogr. mit Faß loko 28 bz., per diesen Monat 25,5 bz., Sept.-Oktbr. 25 bz. — Spiritus per 100 Liter à 100 pCt. = 10,000 pCt. loko ohne Faß 44,8 bz., per diesen Monat —, loko mit Faß —, per diesen Monat 45—45,2—44,9 bz., April-Mai do., Mai-Juni do., Juni-Juli 45,9—46,1 45,8 bz., Juli-August 46,9—47,1 46,9 bz., Aug.-Sept. 47,9—48,1—47,9 bz., Sept.-Okt. —. — Mehl. Weizenmehl Nr. 0 27,50—26,50, Nr. 0 u. 1 25,50—24 M. Roggenmehl Nr. 0 23,50—22, Nr. 0 u. 1 21,25—19,75 per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack, per diesen Monat 20,80—20,75 bz., April-Mai do., Mai-Juni do., Juni-Juli 20,90 bz., Juli-August 21 bz., Sept-Okt. 21,10 bz. (B. u. H.-Z.)

Breslau, 27. April. [Amtlicher Produktenbörsen-Bericht.] — Roggen (per 2000 Pfd.) behauptet, gek. — Ctr., per April u. April-Mai 145,50 B. u. G., Mai-Juni 144,50—145 bz., Juni-Juli 146,50 — 147 bz. u. B., Juli-August 148,50 B., Sept.-Okt. 149,50 G., 150,50 B. — Weizen per April-Mai 188 G., Mai-Juni —, gek. — Ctr. — Gerste per April-Mai —. — Hafer per April 180 G., April-Mai 173 bz. u. G., Mai-Juni —, Juni-Juli —. — Raps 290 B. — Rüböl fest, gek. — Ctr., loko 62 B., per April u. April-Mai 61,50 B., Mai-Juni 61,50 bz., Sept.-Okt. 61 bz., 61,50 B. — Spiritus unverändert, gek. — Liter, loko 42,70 bz. u. B., 41,70 G., April und April-Mai und Mai-Juni 43,50 bz. u. G., Juni-Juli 44,50 B., Juli-August 45,50 B., August-Sept. 46,50 bz. u. B. — Zink unverändert.
Die Börsen-Kommission. (Br. Hdls.-Bl.)

Danzig, 27. April. Getreide-Börse. Wetter: kalt und naß. — Wind: N.

Weizen loko zeigte sich am heutigen Markte in guter Frage und sind zu festen Preisen 1040 Tonnen verkauft worden. Bezahlt ist für Sommer- 130/1 Pfd. 197 M., glasig 124, 125, 125/6 Pfd. 198, 199 M., 126 Pfd. 200 M., hellbunt 125/6 Pfd. 206 M., 127/8, 129 Pfd. 207, 208 M., 130 Pfd. 209, 212 M. per Tonne. Termine theurer, April-Mai 201 M. bez., 202 M. Br., Mai-Juni 200 M. bez., 201 M. G., Juni-Juli 203½ M. bez., Septbr.-Oktober 207 M. G. Regulirungspreis 199 M.

Roggen loko in guter Qualität fest, 121 3 Pfd. 147½ M. bezahlt. Umsatz 20 Tonnen. Termine flau, April-Mai 141 M. Br. Regulirungspreis 141 M. Gekündigt 100 Tonnen. — Spiritus loko mit 43,75 M. gekauft.

Magdeburg, 26. April. Weizen 200—220 M., Roggen 160—180, Gerste 170—200, Hafer 175—190 pro 1000 Kilogr.

Meteorologische Beobachtungen zu Posen.

Datum.	Stunde.	Barometer 260' über der Ostsee.	Therm.	Wind.	Wolkenform.
27. April	Nachm. 2	27" 9''' 71	+ 8'4	NW 2 3	trübe, Cu-st, Ni.
27. =	Abnds. 10	27" 9''' 78	+ 5°3	NW 2-3	bedeckt, Ni.
28. =	Morgs. 6	27" 9''' 67	+ 2'1	NW 2	trübe, St.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 26. April Mittags 1,64 Meter.
= = 27. = = 1,70 =

Berlin, 27. April. Trntzdem der gestrige Schluß recht hoch gewesen war und die Meldungen von außerhalb recht fest gelautet hatten, eröffnete der Verkehr doch eher matt. Allerdings blieb die Verkaufslust auf enge Grenze beschränkt und gestattete auf Grund des sich geltend machenden Deckungsbedürfnisses eine langsam steigende Entwickelung des Coursniveaus. Doch folgten rasch kleine Abschwächungen, dabei blieb der Verkehr an sich äußerst geringfügig und kennzeichnete sich ebenso als Prolongationsgeschäft. Denn die Meinung über die Aussichten des Mai war auch heute eine sehr getheilte, und eine Partei wagte es, ihrer Ansicht durch dreisteres Vorgehen einen Ausdruck zu geben. Im Allgemeinen konnte die Haltung auf Grund von Deckungen als fest betrachtet werden. Doch erschienen die Notirungen nur bei einzelnen Effekten wesentlich besser. Im Vordergrunde des Geschäfts standen Kreditaktien und Rheinische; auch Lombarden und Diskonto-Kommandit-Antheile schlossen sich bald der steigenden Bewegung an. Ruhiger, doch fest lagen Franzosen und Laurahütte, sowie die übrigen preußischen Bahnen. Große Meinung herrschte für Rumänen, der Kupons gleichfalls bester Kauflust begegneten. Oesterreichische Bahnen beliebt. Prioritäten fast sämmtlich fest, und vereinzelt auch ziemlich lebhaft; Halle-Sorauer, Hannover-Altenbekener und Anhalter, Lemberger und Görmörer Pfandbriefe bevorzugt, Ostbahn, Nordostbahn, Elbethal und ungarische Staats-Eisenbahn beliebt. Fremde Fonds und Renten zogen insgesammt an, doch blieb der Verkehr unbedeutend. Loose lebhaft, namentlich 1860er, 1864er und 1858er österreichischer Banken fanden gute Beachtung, Deutsche Bank, Preußischer Boden-Kredit, Schaffhausenscher Bankverein und Dessauer Kredit beliebt. Märkisch-Westfälisches Bergwerk und Zentrum, Sendker, Viehmarkt, Pferdebahn und Baugesellschaften fest. Doch blieben auch in den gegen baar gehandelten Werthen die Umsätze gering. In der zweiten Stunde hob sich das Coursniveau fast überall noch mehr und auch Franzosen erschienen recht belebt. — Nach der Prämien-Erklärung verflaute die Haltung. Per Ultimo notiren wir: Franzosen 458—6—640—458. Lombarden 153—7—6. Kreditaktien 236—5—7—234. Laurahütte 56,50—7,40—56,50. Diskonto-Kommandit-Antheile 115—5,75—4,75. Reichsbank 153—3,75. Arenberger verloren 2, Zentral-Faktorei 1,40, Zentralbank für Bauten 3, Antwerpener Zentralbank gewann 2, Westfälische Union 1, Aachen-Höner 4,50. Der Schluß war matter.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 27 April 1876.

Preußische Fonds und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	104,70 bz
Staats-Anleihe	4	99,25 bz
Staats-Schldsch.	3½	93.00 G
Kur- u. Nm. Sch	3½	91,75 G
Od.-Deichb.-Obl	4½	101,50 bz
Berl. Stadt-Obl.	4½	102,20 bz
do. do	3½	93,00 bz
Cöln. Stadt-Anl.	4½	101,50 bz
Rheinprovinz do.	4½	101,50 bz G
Schldv. d. B. Kfm.	5	100,40 G
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	101,75 bz G
do.	5	106,50 G
Landsch. Central	4	94,90 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	85,50 bz
do. neue	3½	84,75 bz
do.	4	95,10 bz
do. neue	4½	
N. Brandbg. Cred	4	95,10 bz
Ostpreußische	3½	86,30 B
do.	4	96 00 B
do.	4½	102,20 bz
Pommersche	3½	84.60 bz
do.	4	95,00 bz
do.	4½	102,50 bz
Posensche, neue	4	94 70 B
Sächsische	4	96,50 B
Schlesische	3½	
do. alte A. u. C.	4	
do. A. u. C.	4	
Westpr. rittersch.	3½	84,50 bz G
do.	4	95,25 bz G
do	4½	101,00 B
do. II. Serie	5	106,20 G
do. neue	4	94,25 bz
do.	4½	100,90 B
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	97,70 bz
Pommersche	4	97.30 G
Posensche	4	96,60 G
Preußische	4	96,90 B
Rhein- u. Westfäl.	4	98,00 bz
Sächsische	4	98,60 bz
Schlesische	4	97,40 bz
Souvereigens		20,37 bz
Napoleonsd'or		16,20 bz
do. 500 Gr.		
Dollars		4,18 G
Imperials		
do. 500 Gr		1392 G
Fremde Banknot.		99,90 G
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		80,75 bz G
Oesterr. Banknot.		169 50 bz
do. Silbergulden		175,00 bz G
do. ¼ Stücke		
Russ. Noten		264,70 bz

Deutsche Fonds.

P.-A. v. 55 a 100th	3½	130,00 bz B
Hess. Prsch a 40th.	—	251,90 bz
Bad. Pr.-A. v 67	4	116,90 G
do. 35fl.-Obligat	—	132,50 bz
Bair. Präm.-Anl	4	118,50 bz
Brschw. 20thl.-L	—	82,50 bz
Brem. Anl. v. 1874	4½	
Cöln-Md.-Pr.-A.	3½	108,00 bz B
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	114,75 G
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	109,25 bz
do. II. Abth	5	106,00 bz
Hb. Pr.-A v. 1866	3	169,00 bz
Lübecker Pr.-Anl	3½	168,00 bz G
Mecklb. Eisenbsch.	3½	89,75 bz B
Meininger Loose	—	18,75 bz
do. Pr.-Pfdbr.	4	100,90 bz
Oldenburg. Loose	3	136,00 B
D.G.-C.-B.-Pf. 110	5	102,75 bz
do. do.	4½	96,25 bz
Dtsch. Hypoth. unk.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	95,75 bz G
Mein. Hyp.-Pfd.	5	100,00 G
Nrdd. Grdcr. H. A	5	100,75 bz G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	101,50 bz G
Pomm. H.-B I. 120	5	104 50 bz
do. II. IV. rz. 110	5	101,00 G

Pomm III. rz. 100	5	100,50 bz
Pr. B.-C.-H.-Br. kd.	5	99,90 G
do. unk. rückz. 110	5	103,30 bz G
do. do 100	5	101 bz G
Pr. C.-B.-Pfdb. kd.	4½	100,10 G
do. unk rückz. 110	5	107,00 G
do (1872 u. 74)	4½	98,50 bz
do. (1872 u. 73)	5	101,50 bz
do. (1874)	5	101,50 bz
Pr. Hyp.-A.-B 120	4½	99,00 bz
do. do.	5	100,20 G
Schles. Bod.-Cred.	5	100.00 G
do. do.	4½	94,25 G
Stett. Nat.-Hyp	5	101,00 bz G
do. do.	4½	98,00 bz G
Kruppsche Oblig.	5	101,90 bz G

Ausländische Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	104,30 bz
do. do. 1885	6	99.70 bz G
do. Bds (fund.)	5	102,20 bz
Norweg. Anl.	4½	97,00 B
New-Yrk Std.-A	7	101,90 B
do. Goldanl	6	100,50 G
New Jersey	7	93,10 G
Oest. Pap.-Rente	4½	54,25 bz
do. Silb.-Rente	4½	57,75 bz
do. 250 fl. 1854	4	91,60 bz
do. Cr. 100 fl. 1858	—	301,00 bz
do. Lott.-A. v. 1860	5	98.50 bz
do. do. v. 1864	—	256,00 bz
Ung. St.-Eisb.-A.	5	68,00 bz
do. Loose	—	139,50 bz
do. Schatzsch. I.	6	83,50 bz
do. do. kleine	6	84,50 bz G
do. do. II.	5	81,25 bz
Italienische Rente	5	70,60 bz
do. Tabak-Obl	6	101,25 bz
do. do. Actien	6	00,00 G
Rumänier	8	101.00 bz B
Finnische Loose	4	37,60 bz
Russ Centr Bod.	5	87,75 G
do. Engl A. 1822	5	95,75 G
do. do. A v. 1862	5	96,30 bz
Russ.-Engl. Anl	3	
Russ fund. A. 1870	5	100,70 bz
Russ cons. A 1871	5	96,10 bz
do. do. 1872	5	96,10 bz
do. do. 1873	5	96,10 bz
do. Bod. Credit	5	85,25 G
do. Pr.-A. v. 1864	5	165,00 bz G
do. do. v. 1866	5	162,00 bz
do. 5. A. Stiegl	5	82,00 G
do. 6. do. do.	5	93,90 bz
do. Pol.-Sch.-O.	4	84,10 bz
do. do kleine	4	83,20 bz
Poln. Pfdb. III. E.	4	
do. do	5	76,75 G
do Liquidat.	4	67,90 bz G
Türk. Anl. v. 1865	5	[illegible],50 bz B
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez	3	31,00 bz B

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	169,45 bz
do. 109 fl. 1 M.	168,55 bz
London 1 Lstr. 8 T.	20,40 5 bz
do. do. 3 M.	20,34 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	80,95 bz
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	80,90 bz
do. do 100 F. 2 M.	80,60 bz
Wien öst. Währ. 8 T.	169,10 bz
Wien öst. Währ. 2 M.	168.10 bz
Petersb. 100 R 3 W.	254.50 bz
do. 100 Rub. 3 M.	261,10 bz
Warschau 100 R. 8 T.	264,60 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4, für Lombard 5 pCt.; Bankdisconto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. —, Hamburg —, Leipzig —, London 2, Paris —, Petersburg 6½, Wien 4½ pCt.

Bank- und Credit-Aktien.

Badische Bank	4	101,75 G
Bk. f. Rheinl u. Westf	4	63,50 bz G
Bk f. Sprit u. Pr H.	4	62,50 bz G
Berliner Bankverein	4	81,00 G
do. Comm.-B. Sec	4	62,75 G
do Handels Ges.	4	85,00 bz
do. Kassen-Verein	4	179,00 B
Breslauer-Disc.-Bk.	4	62,00 bz
Centralbk. f. Bauten	4	16,00 bz G
Centralbk. f. Ind. u. H.	4	66,60 bz G
Cent.-Genossensch B.	fr	96,25 bz G
Chemnitzer Bank-V.	4	73,50 bz
Coburger Credit-V.	4	73,00 bz
Cöln. Wechslerbank	4	74,00 B
Danziger Bank	fr.	131 bz B
Danziger Privatbank	4	116,50 G
Darmstädter Bank	4	98,50 bz G
do. Zettelbank	4	93,00 G
Dessauer Creditbank	4	10,60 G
do. Landesbank	4	115,50 B
Deutsche Bank	4	72.50 bz B
do. Genossensch.	4	90,50 G 94.50
do. Hyp.-Bank	4	93,00 B [G
do. Reichsbank	fr.	152,75 bz
do. Unionbank	4	76,50 bz
Disconto-Comm.	4	114,75 bz B
do Prov.-Discont	4	77,25 G
Geraer Bank	4	81,25 bz
do. Creditbank	4	51,00 G
Gew.-B. H Schuster	4	12,00 bz
Gothaer Privatbank	4	85,50 G
do. Grundcreditbk	4	105.20 bz 99,50
Hypothek. (Hübner)	4	126 bz G [G
Königsb. Vereinsbank	4	79,50 G
Leipziger Creditbank	4	119,50 bz
do. Discontobank	4	71,00 B
do Vereinsbank	4	85,10 G
do Wechselbank	4	66,50 G
Magdeb. Privatbank	4	106,00 B
Mecklenb. Bodencredit	4	73,00 B
do. Hypoth. Bank	4	65,65 B
Meininger Creditbank	4	78,75 bz B
do. Hypothekenbk.	4	98,50 bz G
Niederlausitzer Bank	4	83,00 G
Norddeutsche Bank	4	125,50 bz
Nordd. Grundcredit	4	100,00 bz G
Oesterr. Credit	4	
do. Deutsche Bank	4	90,00 bz G
Ostdeutsche Bank	fr.	85,50 G
Posener Spritactien.	4	—,00 B
Petersb. Discontobank	4	101,50 B
do. Intern. Bank	4	94,75 G
Posen. Landwirthsch.	4	64,00 G
Posener Prov. Bank	4	97,50 bz G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Boden Credit	4	97.50 bz
do. Centralboden.	4	117,50 bz
do. Hyp. Spielh.	4	120,25 bz G
Product. Handelsbank	4	82.60 G
Provinz.-Gewerbebk.	4	39.00 G
Rittersch. Privatbank	4	122.10 G
Sächsische Bank	4	119 90 bz G
do. Bankverein	fr	92,25 G
do. Creditbank	4	78,50 B
Schaaffhaus Bankv.	4	66,10 bz G
Schles. Bankverein	4	82,75 G
Schles. Vereinsbank	4	85,50 B
Südd. Bodencredit	4	111,50 bz B
Thüringische Bank	4	73,75 G
Vereinsbank Quistorp	fr.	6,10 bz G

Industrie-Actien.

Brauerei Patzenhofer	4	100,00 B
Dannenb. Kattun	4	17,50 G
Deutsche Baugesf.	4	49,50 bz
Deutsch Eisenb. Bau.	4	13,25 bz G
Dtsch. Stahl u. Eisen	4	
Donnersmarckhütte	4	18,00 bz G
Dortmunder Union	4	8 00 bz G
Egell'sche Masch Act.	4	16,00 G
Erdmannsd. Spinn	4	20,10 bz G
Flora f. Charlottenb.	4	15,00 bz G
Frist u. Roßm. Nähm.	4	42,00 bz G
Gelsenkirch Bergw.	4	106,25 bz
Georg Marienhütte	4	59,50 bz
Hibernia u. Shamr.	4	36,25 bz
Immobilien (Berl.)	4	81,00 B
Kramsta, Leinen F.	4	84,00 bz G
Lauchhammer	4	17,00 G
Laurahütte	4	56,75 bz
Luise Tiefbau-Bergw.	4	24,00 bz G
Magdeburg Bergw.	4	117,40 B
do. Spritfabrik	4	21,00 G
Marienhütte Bergw.	4	63,50 G
Massener Bergwerk	4	23,75 bz G
Menden u. Schw. B.	4	50,50 G
Oberschles. Eis.-Bed.	4	27,00 bz G
Ostend	4	10 00 G
Phönix B.-A. Lit. A.	4	50,00 B
Phönix B.-A. Lit. B.	4	36,00 bz G
Redenhütte	4	2,90 bz B
Rhein.-Nass. Bergwerk	4	88,00 bz
Rhein.-Westfäl. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	51,00 bz G
Union-Eisenwerk	4	7,00 B
Unter den Linden	4	16,90 G
Wäsemann Bau-V.	4	37,50 bz
Westend (Quistorp)	fr.	4,10 G
Wissener Bergwerk	4	28 G 10,50 G
Wöhlert Maschinen	4	18,75 bz G

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Aachen-Mastricht	4	22,50 bz
Altona-Kiel	4	115,50 bz G
Bergisch-Märkische	4	79,50 bz
Berlin-Anhalt	4	103,75 bz B
Berlin-Dresden	5	23,25 bz G
Berlin Görlitz	4	39,00 bz B
Berlin-Hamburg	4	169,25 G
Berliner Nordbahn	fr.	
Brl.-Potsd. Magdeb.	4	76,10 bz
Berlin-Stettin	4	121,25 bz
Bresl.-Schw.-Freibg.	4	80,00 bz G
Cöln-Minden	4	100,10 bz
do. Litt. B.	5	99.00 bz G
Halle-Sorau-Guben	4	9,90 bz G
Hann.-Altenbeken	4	14,75 bz
do. II Serie	4	
Märkisch-Posener	4	20,00 bz
Magd.-Halberstadt	4	67,75 bz
Magdeburg-Leipzig	4	233,90 bz B
do. do. Litt. B.	4	95 40 B
Münster-Hamm	4	98,00 B
Niederschles.-Märkisch	4	98,00 G
Nordhausen Erfurt	4	32,00 G
Oberschl. Litt. A. u. C.	3½	139,75 bz
do. Litt. B.	3½	127.75 bz
do. Litt. E.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	27,10 bz
Pomm. Centralbahn	fr.	
Rechte Oder-Uferbahn	4	103,10 bz
Rheinische	4	114,50 bz
do. Litt. B. v. St. gar.	4	93,00 G
Rhein Nahebahn	4	14 00 bz B
Stargard-Posen	4½	101,25 bz
Thüringische	4	115,00 bz
do. Litt. B. v. St. gar.	4	90,40 bz
do. Litt. C. v. St. gar.	4½	100,00 bz B
Weimar-Geraer	4½	40,25 bz B
Albrechtsbahn	5	14,50 bz
Amsterdam Rotterd.	4	110,00 G
Aussig Teplitz	4	112,40 bz
Baltische	3	54 50 bz
Böhm. Westbahn	5	72,25 bz G
Brest-Grajewo	4	25,40 bz
Brest-Kiew	4	49.50 bz
Dux Bodenbach	4	9 00 bz
Elisabeth-Westbahn	5	64,30 bz B
Kaiser Franz Joseph	5	56,00 G
Galiz. Karl Ludwig)	5	
Gotthard Bahn	6	47,50 bz
Kaschau-Oderberg	5	41.40 bz
Ludwigsh.-Bexbach	4	176,25 B
Lüttich Limburg	4	26 50 bz
Mainz-Ludwigshafen	4	96,25 bz
Oberhess. v. St. gar	3½	72,20 bz
Oestr. frz Staatsbahn	4	
do. Nordwestbahn	5	215,50 bz G
do. Litt. B.	5	72,00 bz
Reichenb. Pardubitz	4½	49,25 bz
Kronpr Rudolfsbahn	5	46,00 bz G
Rjask Wyas	5	
Rumänier	4	20,75, bz
Russische Staatsbahn	5	106,75 bz
Schweizer Unionbahn	4	6,20 B
Schweizer Westbahn	4	16,20 bz G
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau Prag	4	41,75 bz
Vorarlberger	5	43.00 bz
Warschau Wien	4	191 00 G

Eisenbahn-Stammprioritäten

Altenburg Zeitz	5	103,50 bz
Berlin Dresden	5	71,25 bz G
Berlin-Görlitzer	5	81,10 G
Berliner Nordbahn	fr.	
Breslau Warschau	5	
Chemn.-Aue-Adorf	5	20,25 B
Crefeld-K. Kempen	fr.	
Gera-Plauen	5	23,50 G
Halle-Sorau-Guben	5	18,75 bz B
Hannover-Altenbek.	5	34,00 bz G
do. II. Serie	5	
Leipz. Gaschw.-Ms.	5	74,00 B
Märkisch Posen	5	64,75 bz
Magdeb.-Halberst. B.	3½	59,00 bz
do. do C.	5	88.50 bz
Münster-Enschede	5	10,75 bz
Nordhausen-Erfurt	5	35,20 bz
Oberlausitzer	5	43,25 bz
Ostpreuß. Südbahn	5	71,90 bz
Rechte Oderufer-Bahn	5	108,25 bz
Rheinische	4	
Rumänische	8	74,80 bz
Saalbahn	5	25,75 bz
Saal Unstrutbahn	5	10,50 bz
Tilsit-Insterburg	5	
Weimar-Geraer	5	24,40 bz

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	91,00 G
do. do. II.	5	
do. do. III.	5	97,25 G
Berg.-Märkische I.	4½	
do. II.	4½	99,95 bz
do. III. v. St. g	3½	84,80 bz
do. do. Litt. B.	3½	84,80 bz
do. do. Litt. C	3½	77,00 B
do. IV.	4½	98,00 B
do. V.	4½	97,25 bz G
do. VI.	4½	97,25 bz G
do VII.	5	102 20 bz G
Aachen-Düsseldorf I.	4	90,00 bz
do. do. II.	4	
do. do III.	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr	4	
do. do. II.	4½	
do. Dortmd.-Soest	4	
do. do. II	4½	
do. Nordb. Fr. W.	5	103 00 bz B
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	80,00 B
do. do III.	4½	
Berlin-Anhalt	4	96,50 G
do.	4½	99,75 B
do. Litt. B.	4½	100,00 G
Berlin-Görlitz	5	
do. do.	4½	93,00 bz
Berlin-Hamburg	4	
do. do. II.	4	
do. do. III.	5	104 00 bz G
Berl.-Potsd. M. A. B	4	
do. do. C.	4	90,60 G
do. do. D.	4½	96,30 bz
do. do. F	4½	92,60 bz
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	92,75 bz G
do do. III	4	92,75 bz G
do. IV. v. St. g.	4½	102,90 bz B
do. VI. do.	4	92,60 bz
do. VII.	4½	97,40 G
Bresl.-Schw.-Freibrg.	4½	
do. do. Litt. G	4½	95,00 G
do. do. Litt. H.	4½	
do. do. Litt. I.	4	
Cöln-Minden IV.	4	92,70 B
do. do. V.	4	90,00 B
do. do. VI.	4½	96,40 bz G
Halle-Sorau-Guben	5	92,00 G
do. do. II	5	89,25 G
Hannov.-Altenbek. I	4½	95,00 G
do. do. II	4½	95,00 G
do. do. III	4½	85,50 bz G
Märkisch-Posener	5	
Magdeb.-Halberstadt	4½	
do. do. de 1865	4½	96,25 G
do. do. de 1873	4½	
do. Leipzig de 1867	4½	99,00 G
do. do. de 1873	4½	99,00 G
do. Wittenberge	3	72,00 G
do. do.	4½	
Niederschles.-Märk. I.	4	97,20 bz G
do. II a 62½ thlr.	4	
do. Obl. I. u. II	4	97,50 G
do. do. III. conv	4	96,50 B
Nordhausen-Erfurt I.	5	
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D.	4	92,60 bz G
do. E.	3½	85,25 G
do. F.	4½	100 75 bz B
do. G.	4½	98,75 G
do. H.	4½	101,20 bz
do. v. 1869	5	103,60 G
do. v. 1873	4	90,00 B
Oberschles. v. 1874	4½	98,25 G
do. Brieg-Neisse	4½	98,00 G
do. Cos.-Oderb.	4	
do. do.	5	103.75 bz
do. Niedsch. Zwgb.	3½	76,50 B
do. Starg. Pos.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Ostpreuß. Südbahn	5	
do. Litt. B.	5	
do. Litt. C.	5	
Rechte-Oder-Ufer	5	
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	87,00 B
do. von 1858, 60	4½	99 75 bz B
do. von 1862, 64	4½	99,75 bz B
do. v 1865	4½	99,75 bz B
do. 1869, 71, 73	5	102,90 bz
do. v. 1874	5	103,10 B
Rh.-Nahe. v. St. g.	4½	102,10 bG
do. II. do.	4½	102,10 bG
Schlesw.-Holstein.	4½	99,25 G
Thüringer I.	4	93,50 G
do. II.	4½	
do. III.	4	93,50 G
do. V.	4½	
do. VI.	4½	99,00 G

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	71,00 zb G
Gal. Karl-Ludwig. I.	5	80,25 bz G
do. do. II.	5	77,00 bz
do. do. III.	5	74,75 bz
do. do. IV.	5	73,50 G
Lemberg-Czernow. I.	5	63,75 bz B
do. II.	5	65,00 bz
do. III.	5	56,00 bz
do. IV.	5	52 00 bz
Mähr.-Schles. Ctrlb.	fr.	17,60 G
Mainz-Ludwigshafen	5	102,50 B
do. do.	4½	
Oesterr.-Franz. Stsb.	3	313,00 G
do. Ergänzungsn.	3	302,00 bz G
Oesterr.-Franz. Stsb.	5	95,50 bz B
do. II. Em.	5	95,50 bz B
Oesterr. Nordwestb.	5	74,00 G
Oest. Nrdwstb. Litt. B.	5	57,25 bz G
do. Goldpriorität.	5	
Kronpr. Rud.-Bahn	5	64,10 bz G
do. do. 1869	5	61,00 G
do. do. 1872	5	59,75 bz
Rab-Graz Pr.-A.	4	68,50 bz G
Reichenb. Pardubitz.	5	72,00 G
Südösterr. (Lomb.)	3	233,00 bz
do. do. neue	3	233,20 bz
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	101,00 G
do. do. 1877	6	102,00 G
do. do. 1878	6	103,00 G
do. do. Oblig.	5	76,00 G
Baltische, gar.	5	84,00 bz
Brest-Grajewo	5	72,25 bz
Charkow-Asow. g.	5	95,00 G
do. in Lstr. a 20.40	5	
Charkow.-Krementsch.	5	95,00 bz G
Jelez Orel, gar.	5	95,00 bz G
Jelez-Woron., gar.	5	93,10 bz G
Koslow.-Woron.	5	96 00 bz
Koslow.-Woron. Obl.	5	83,75 G
Kursk.-Chark. gar.	5	95,75 bz
K.-Chark.-As. (Obl.)	5	88,00 bz
Kursk.-Kiew, gar.	5	96,00 bz
Losowo Sewast	5	88,50 bz
Mosco-Rjäsan, g.	5	99,00 bz G
Mosk.-Smolensk	5	95,80 bz B
Schuja Ivanowo	5	95,25 G
Warschau Teresp.	5	95,00 G
do. kleine	5	95,75 G
Warschau-Wien II.	5	94,50 G
do. III.	5	92,25 bz G
do. IV.	5	86,10 bz G
Zarskoe-Selo	5	81,00 G

Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röstel) in Posen.